

Exposição sobre o Programa de Reaparelhamento Econômico, 1957

<http://www.bndes.gov.br/bibliotecadigital>

**EXPOSIÇÃO SÔBRE
O PROGRAMA DE REAPARELHAMENTO
ECONÔMICO**

EXERCÍCIO DE 1957

RIO DE JANEIRO

BRASIL

F2088 F0813 a F1210-B

S U M Á R I O

APRESENTAÇÃO

PRIMEIRA PARTE

TENDÊNCIAS E PROBLEMAS DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO BRASIL

I - A CONJUNTURA ECONÔMICA E FINANCEIRA EM 1957

1. Renda e investimentos
2. Produção setorial
3. Situação monetária e financeira
4. Transações com o exterior

II - A PROGRAMAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO DA ECONOMIA BRASILEIRA

1. Considerações preliminares
2. A programação e a economia brasileira
3. Energia Elétrica
4. Transportes
5. Desenvolvimento Industrial
6. Financiamento do programa do desenvolvimento econômico

III - O PROCESSO INFLACIONÁRIO

1. Introdução
2. Conceito, condições e formas da inflação
3. Ritmo de inflação
4. Identificação dos fatores inflacionários
5. Inflação e desenvolvimento econômico

IV - O PROBLEMA DO BALANÇO DE PAGAMENTOS

1. Introdução
2. Evolução da Política Cambial no período de 1947-1954
3. Características do sistema cambial vigente
4. Conclusões

V - A CAPACIDADE DE IMPORTAR E SUAS PERSPECTIVAS

1. Introdução
2. Comportamento da capacidade de importar no último decênio
3. Perspectivas da capacidade de importar

SEGUNDA PARTE

AS ATIVIDADES DO BANCO NO EXERCÍCIO DE 1957

I - PRELIMINARES

II - ORGANIZAÇÃO

1. Prorrogação da legislação básica
2. Estruturação
3. Pessoal
4. Instalações
5. Recursos financeiros
6. Legislação

III - ESTUDOS E PESQUISAS

1. Introdução
2. Relações com a Comissão Econômica para a América Latina
3. Acôrdo com o Instituto Brasileiro da F.G.V.
4. Curso de Treinamento em Problemas de Desenvolvimento Econômico
5. Relações com o Conselho do Desenvolvimento

IV - FINANCIAMENTOS

1. Introdução
2. Demanda
3. Critérios normativos
4. Situação dos financiamentos em moeda nacional
 - a) Introdução
 - b) Descrição das operações aprovadas
5. Financiamentos em moeda estrangeira
6. Inversões diretas controladas
7. Empréstimos a curto prazo
8. Adiantamentos
9. Pedidos de financiamentos e de avais negados

V - MOVIMENTO FINANCEIRO

TERCEIRA PARTE

PROGRAMA DE ATIVIDADES PARA 1958

I - ADMINISTRAÇÃO GERAL

II - PROGRAMA DE INVESTIMENTOS

1. Introdução
2. Disponibilidades financeiras
3. Aplicações dos recursos

ps. 223

A P R E S E N T A Ç Ã O

O Governo da União, na Lei nº 1.474, de 26 de novembro de 1951, estabeleceu as bases financeiras para a execução de um Programa de Reparcelamento Econômico do país, compreendendo, em especial, a remodelação dos sistemas de transportes e da organização portuária, o aumento da capacidade de armazenamento, frigorificação e abate de gado, a elevação do potencial de energia elétrica e o desenvolvimento de indústrias básicas e agricultura. Leis posteriores, aprovadas sob os números 1.518, 1.628 e 2.973, em 24 de dezembro de 1951, 20 de junho de 1952 e 26 de novembro de 1956, respectivamente, complementaram o diploma, consubstanciando outras providências.

Entre as medidas determinadas complementarmente se inclui a criação, efetivada pela Lei nº 1.628, do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, como entidade autônoma e tendo por finalidade dar execução aos objetivos governamentais relacionados com o aludido Programa. Recebeu o Banco posteriormente, em virtude de leis ou decretos, outros encargos de natureza financeira, sempre relacionados, porém, com os programas de reparcelamento em execução no país.

Deve o Poder Executivo, nos termos da legislação em vigor, submeter anualmente ao Congresso Nacional uma Exposição sobre a Execução do Programa de Reparcelamento Econômico no exercício precedente. O presente documento foi elaborado pelo BNDE com o objetivo de dar cumprimento à aludida determinação.

A Exposição está redigida com objetividade e minudência, focalizando os aspectos essenciais da atividade do Banco no que concerne ao Programa de Reparcelamento. Deseja-se, entretanto, não obstante essa pormenorização, pedir a atenção para os resultados, sem dúvida bastante expressivos, alcançados pelo Banco nos seus seis anos de atividade, ressaltando-se, em particular, o volume de financiamentos aprovados durante o exercício de 1957.

Pede-se permissão, também, para formular, neste capítulo introdutório, uma observação genérica sobre o problema da destinação de recursos para o programa de desenvolvimento econômico. Como se concluirá da leitura da Exposição, sobretudo da última parte, os recursos colocados à disposição do Banco, ao que parece, já se estão tornando insuficientes para permitir uma atuação mais ampla e profunda da entidade em prol do desenvolvimento econômico do país. Não se deseja, entretanto, abordar o problema em definitivo antes de coligir maior cópia de informações, principalmente em referência aos diferentes fundos instituídos ultimamente.

A Exposição, retornando ao critério adotado em relação ao exercício de 1955, inclui, como primeira parte, um estudo sobre alguns aspectos da economia brasileira. A segunda parte divulga o relatório das atividades do Banco, propriamente ditas, referentes à execução do Programa de Reparcelamento Econômico. Encerra o volume, finalmente, o plano de trabalho para 1958, compreendendo, em particular, a programação dos investimentos a serem feitos no exercício.

PRIMEIRA PARTE

I - A CONJUNTURA ECONÔMICA E FINANCEIRA EM 1957

1 - Renda e Investimentos

A economia brasileira retomou, em 1957, o ritmo de desenvolvimento que se vinha verificando desde o fim da 2ª Grande Guerra e que fora interrompido em 1955 e 1956, quando ocorreu relativa estagnação. No ano findo, a produção real acusou aumento de aproximadamente 5,7%^{1/} em relação ao período anterior, taxa que é praticamente igual a verificada no período 1948/54, isto é, 5,9%. Tal fato apresenta significação favorável sobretudo quando se tem presente que, em 1955 e em 1956, a taxa de crescimento da produção não passou de 4,1% e 3,1%, respectivamente.

Medida a preços de 1948, a produção de mercadorias e serviços dentro do território nacional alcançou, em 1957, a cifra de 298,5 bilhões de cruzeiros, contra 282,4 no ano anterior, verificando-se, assim, um acréscimo de 16,1 bilhões. Uma parte deste acréscimo de produção foi neutralizada pela sensível deterioração ocorrida nas relações de troca do nosso comércio externo, (cerca de 2,9 bilhões), de modo que o aumento da renda territorial foi de apenas 13,2 bilhões de cruzeiros.

A oferta interna total, porém, acusou acréscimo mais vultoso do que o da produção real ou o da renda territorial, tendo aumentado de 22,4 bilhões de cruzeiros, de vez que, no balanço do intercâmbio de mercadorias e serviços reais com o exterior, ocorreu deficit de aproximadamente 4,6 bilhões de cruzeiros.

Voltou, assim, a aumentar a oferta total de bens e serviços que, nos dois anos anteriores, se havia estabilizado no mesmo nível de 1954.

O substancial aumento da produção real em 1957 decorreu, em grande parte, do comportamento excepcional das atividades agropecuárias e extrativas vegetais, cujo produto real acusou incremento de aproximadamente 12,7% em relação ao ano precedente. Os outros setores apresentaram acréscimos relativamente menores a indústria, por exemplo, não foi além de 3,5% e os demais - transportes e comunicações, governo, comércio, etc - ficaram em torno ou aquém da média de 5,7% da produção real global.

A ocorrência, em 1957, de um aumento da produção global de 5,7% sobre o ano anterior é tanto mais significativa - quanto parece refletir a superação da tendência à estagnação que a economia brasileira vinha registrando desde 1955 e que havia, aliás, sido prevista nos estudos feitos pelo Grupo Misto BNDE-CEPAL. De fato, naquele estudo, cujos dados mais recentes se referem a 1954, chegou-se à conclusão que o intenso desenvolvimento, que a economia brasileira havia experimentado desde o fim da guerra, só havia sido possível graças à progressiva melhoria das relações de

^{1/} É conveniente ressaltar entretanto que uma parte do aumento se deve ao incremento da produção cafeeira, o qual, na medida em que não puder ser exportado, se traduzirá na acumulação de estoques improdutivos, sem utilidade econômica real. Eliminada a influência do acréscimo da produção de café, a taxa de crescimento da produção real em 1957 baixaria para 4,1%.

troca com o exterior e à volumosa entrada líquida de recursos externos, ocorrida em 1951 e 1952. As perspectivas, entretanto, eram de que as relações de trocas deveriam experimentar agravamento progressivo, sendo escassas as possibilidades de ocorrer entrada líquida de recursos em virtude do peso dos compromissos a médio prazo a atender no exterior.

Ora, se os fatores que haviam desempenhado no passado papel tão relevante, atuando positivamente, passavam a exercer influência negativa, impunha-se a conclusão de que o ritmo de desenvolvimento da economia tenderia a declinar, como de fato ocorreu em 1955 e 1956. A única maneira de evitar que esta tendência se manifestasse em toda a sua plenitude seria a adoção de uma política ativa de desenvolvimento, através da programação da economia.

Tal programação foi esboçada no referido estudo e veio mais tarde a ser consubstanciada no programa de meta em cuja execução se empenha o País desde 1956 e, mais intensamente, a partir de 1957.

O aumento do ritmo de crescimento da economia brasileira no último ano já pode, por isso, ser considerado o primeiro resultado da execução do programa, sem o qual possivelmente o processo de desenvolvimento se conservaria, na melhor das hipóteses, no nível de 1955 e 1956. Os dados abaixo ilustram bem o comportamento da taxa de crescimento da produção real nos últimos anos:

	<u>Taxa anual de crescimento</u>
	<u>%</u>
1948/54 (média)	5,9
1955	4,1
1956	3,1
1955/56 (média)	3,6
1957	5,7

A Atuação desfavorável dos fatores externos - relações de troca e entrada líquida de recursos - comparativamente a 1954, foi conforme se viu, responsável pelo declínio da taxa de crescimento observado em 1955 e 1956. O quadro que segue permite se aquilatar a magnitude do impacto destes fatores.

Produção, renda territorial e oferta interna total
(Em Cr\$ bilhões a preços de 1948)

	<u>1948</u>	<u>1954</u>	<u>1955</u>	<u>1956</u>	<u>1957</u>
Produção real.....	189,5	263,0	273,8	282,4	298,5
Efeito das relações de troca	-	+26,8	+14,8	+14,4	+11,5
Renda territorial	189,5	289,8	288,6	296,8	310,0
Entrada líquida de recursos do exterior.....	-1,1	+ 2,5	- 2,4	- 4,6	+ 4,6
Oferta interna total	188,4	292,3	286,2	292,2	314,6

Tão forte foi a influência desfavorável dos fatores externos no biênio 1955/56 que o aumento da produção real verificado no período, sobre já ser relativamente pequeno anulou-se através da perda nas relações de troca e da saída líquida de recursos para o exterior. Assim, em 1955 ocorreu queda sensível da oferta interna total de mercadorias e serviços que, ainda em 1956,

se situava no mesmo nível do 1954. Só no ano findo é que, graças ao substancial incremento da produção real e a uma entrada de recursos externos de vulto maior do que a perda nas relações de troca, a oferta interna total superou, em termos reais, o nível de 1954. Contudo, a referida série acusou nesse triênio aumento de apenas 7,6%, isto é, incremento praticamente igual à média anual registrada no período 1948/54.

Em consequência, a taxa de investimentos, que havia alcançado, em termos reais, 17,3% da despesa territorial em 1954, caiu em 1955 para apenas 13,6%. Conquanto se tenha verificado certa recuperação em 1956 e, principalmente, em 1957, neste último ano a referida taxa ainda se situou bem baixo do nível de 1954, não ultrapassando 16,1%. Se bem seja verdade que o volume dos investimentos em 1954 foi excepcional e que parte dos investimentos atribuíveis estatisticamente aquele ano tenha, na realidade e em virtude de certa formação de estoques de bens de capital importados, se efetivado posteriormente, tais fatos não são de ordem a invalidar as conclusões anteriores sobre a magnitude do impacto negativo sobre o desenvolvimento da economia nacional resultante da reversão de tendência dos fatores externos, verificada a partir de 1954.

O investimento interno bruto, a preços correntes, atingiu, no ano findo, a 167,4 bilhões de cruzeiros, representando 16,0% do Produto Nacional Bruto. Tal nível é inferior apenas ao registrado em 1952 e 1954, anos em que a economia do País recebeu do exterior fortes impactos favoráveis. É de notar que essa taxa de investimento resultou, como demonstram os dados abaixo, de apreciável elevação da taxa de formação bruta de capital fixo e do alto nível de formação de estoques. Na verdade, a variação de estoques, quando relacionado ao PNB, apresenta a mais alta percentagem desde 1947, exceção feita de 1954, ano em que se observou, no setor privado da economia, grande formação de estoques, em decorrência do nível atingido pelas importações e do programa governamental de compras de café.

Taxa de Investimento

(em % do PNB)

	<u>Formação bruta de capital fixo</u>	<u>Variação de estoques</u>	<u>Investimento total bruto</u>
1947	15,2	0,2	15,4
1948	13,6	-0,8	12,8
1949	13,5	1,0	14,5
1950	13,7	-0,2	13,5
1951	15,3	0,8	16,1
1952	16,2	1,6	17,8
1953	13,8	1,0	14,8
1954	15,2	2,7	17,9
1955	12,6	0,9	13,5
1956	12,7	1,6	14,3
1957	14,1	1,9	16,0

Tanto na série de investimento total quanto na de formação bruta de capital fixo, - que exclui as inversões em estoques, - nota-se perfeitamente o declínio de taxa verificado em 1955 e 1956 em virtude dos fatores mencionados, assim como a recuperação em 1957, que se tornou possível graças a apreciável esforço.

ço interno de poupança combinado com pequeno saldo favorável resultante da atuação dos fatores externos.

2 - Produção Setorial

As condições que presidiram o desenvolvimento das atividades econômicas em 1957 foram de um modo geral favoráveis. A par do suprimento adequado de energia elétrica, que já se havia conseguido desde fins de 1955, verificou-se, no ano findo, auspiciosa normalização dos sistemas de transportes, não ocorrendo mais, como vinha acontecendo nos anos precedentes, congestionamento generalizado dos sistemas ferroviário e marítimo. Os planos de reaparelhamento e reorganização dos serviços de transportes já vêm, pois, fazendo sentir seus efeitos benéficos sobre a economia nacional. Por outro lado, teve início, no ano passado, a fabricação, em grande escala, de caminhões pela nascente indústria automobilística nacional, tendo sido entregues ao mercado 20.600 novos caminhões que representaram, sem dúvida, valiosa contribuição para uma frota já bastante desgastada. Ainda nesse setor, a conclusão de novos trechos de rodovias de boas características técnicas e a pavimentação de outros, permitiu o encurtamento efetivo ou virtual das distâncias, aumentando, conseqüentemente, o rendimento da frota.

a) Atividades Agropecuárias

As estimativas preliminares da produção desse setor indicam que 1957 foi um ano excepcionalmente favorável. De fato, segundo se depreende destas estimativas, o "quantum" da produção rural - agricultura, pecuária e indústria extrativa vegetal - teria sido, em 1957, em nível 12,7% superior ao do ano precedente, verificando-se, assim, o maior incremento anual da história recente da agricultura brasileira. O aumento do "quantum" da produção agrícola propriamente dita teria sido de 14,3%, sendo o aumento do "quantum" total da produção rural menor, em virtude do acréscimo da produção pecuária ter sido de 9% e praticamente nulo o da produção extrativa vegetal.

Ao café, cuja produção experimentou acréscimo de cerca de 42%, cabe a maior responsabilidade pelo aumento da produção agrícola, visto que, descontada a sua influência, o "quantum" correspondente acusaria acréscimo de apenas 6,7%.

Foi graças à melhoria de rendimento das culturas que a produção agrícola brasileira pôde, em 1957, apresentar aumento tão significativo, pois a expansão da área cultivada foi insignificante. Relativamente a 1956, o rendimento cultural aumentou, em 1957, de cerca de 14%, isto é, quase a mesma proporção do aumento da produção. Para melhoria de rendimento contribuiu decisivamente, não há dúvida, a boa safra registrada para o café, mas as outras culturas também apresentaram, de maneira quase generalizada, acréscimos na produção por unidade de área cultivada.

Além do café, cujo acréscimo de rendimento por hectare chegou a perto de 33%, os seguintes produtos, que ocupam posição importante nos quadros da produção agrícola brasileira, registraram, também, aumento de rendimento: arroz (9%), feijão (18%), milho e algodão (9%), cana-de-açúcar (5%) e mandioca (2,5%). Por outro lado, entre as principais culturas, apenas a do trigo registrou decréscimo de rendimento. Em resumo, para o aumento global de rendimento cultural da agricultura brasileira em 1957, de aproximadamente 14%, o café contribuiu com 5,5%, cabendo aos demais produtos os restantes 8,5%, o que indica ter havido melhoria geral.

Devido à influência decisiva do café, as culturas voltadas para o mercado externo e que apresentaram, no ano findo, maior acréscimo de produção: cerca de 27% a mais do que no ano anterior. Como, entretanto, o setor de exportação apresentou, em 1956, ainda sob a influência do café, safra extremamente reduzida, inferior em cerca de 22% à de 1955, a melhoria registrada em 1957, conquanto substancial, não foi suficiente para recuperar o nível de 1955. Assim, o índice de "quantum" do setor, que havia alcançado 134 (1948=100) em 1955 e caiu para 104 no ano seguinte, situou-se, em 1957, em torno de 132.

As culturas voltadas para o mercado interno também registraram, no exercício, substancial aumento da produção, superando em cerca de 9% o nível do anterior. Conquanto menor do que no setor exportador, este incremento tem mais significação visto que 1956 havia sido um ano relativamente bom para estas culturas. O índice do "quantum" da produção das principais culturas para o mercado interno ascendeu, em 1957, a 150 (1948=100), superando, por larga margem, o nível de 1955 e 1956 que foi, respectivamente, de 132 e 138.

Em conclusão, as atividades agropecuárias acusaram grande progresso em 1957, fato tanto mais auspicioso se se tem em conta que o aumento da produção foi conseguido praticamente sem expansão da área cultivada, mas como resultado de melhoria do rendimento cultural. Se bem que tal melhoria decorra, em parte, das condições climáticas, mais favoráveis às lavouras, resulta, também, do gradativo processo de modernização por que está passando a agricultura brasileira, com a introdução ou generalização das práticas de rotação de culturas, emprego de fertilizantes, mecanização dos trabalhos, etc.

b) Indústria:

Registrou-se, em 1957, sensível declínio no ritmo de crescimento da produção industrial, a qual vinha se expandindo a uma taxa cumulativa média de 7,5% por ano, no período 1948/56. O aumento da produção, em 1957, relativamente ao ano anterior, teria sido, segundo estimativas preliminares, de apenas 3,5%.

Embora tenha ocorrido queda em algumas indústrias de bens de produção, a redução no ritmo de expansão da produção industrial foi mais acentuada nos ramos de bens de consumo, que, em alguns casos, chegaram mesmo a acusar decréscimo em termos absolutos.

Não se pôde apontar uma causa única para explicar essa queda. Fatores de natureza vária contribuíram para isso, afetando diferentemente os diversos setores industriais. No setor dos bens de consumo, por exemplo, onde, de um modo geral não há insuficiência de capacidade produtiva, os fatores determinantes do decréscimo do ritmo e, em alguns casos, do volume da produção, localizam-se do lado da procura; nos setores de bens de produção, onde o fenômeno se revelou bem menos intenso, foi antes insuficiência da expansão da capacidade produtiva que determinou a limitação do incremento da produção.

Para analisar as causas que determinaram a relativa retração da procura por bens industriais de consumo em 1957, é necessário ter presente que no ano anterior, em consequência do reajustamento dos vencimentos do funcionalismo público federal e da elevação dos níveis de salário mínimo, a demanda por este tipo de bens foi excepcionalmente intensa, uma vez que os consumidores tiveram sua renda real substancialmente aumentada. Não tendo ocorrido

rido, em 1957, reajustamentos generalizados de salários, era de se esperar um certo grau de esmorecimento na demanda de bens de consumo.

Outro fator que terá contribuído de maneira apreciável para a redução da procura foi o aumento da incidência do imposto de consumo, decorrente da nova legislação que entrou em vigor em 1957. Em alguns casos, a reforma do imposto elevou a incidência de maneira drástica, ocasionando elevação do preço do produto para o consumidor em proporção muito maior que a do aumento de sua renda nominal, daí decorrendo sensível retração da procura.

Além disso, o processo de substituição de importações de bens de consumo, principalmente de bens duráveis, que teve início na década passada e se intensificou a partir de 1950/52, está chegando ao fim. Na maioria das linhas, a capacidade de produção já é igual ou superior a capacidade de absorção do mercado, de modo que a produção só se pode expandir na medida em que a procura global aumenta, ou que se criem linhas de exportação. Anteriormente, a produção podia se expandir a um ritmo bastante rápido ou porque as importações diminuam correspondentemente ou porque havia uma procura não satisfeita. Esta saturação relativa do mercado para bens de consumo durável também deveria ter contribuído para que se registrasse, em 1957, queda do ritmo de crescimento da produção industrial.

No setor de bens de produção a queda do ritmo de expansão foi bem menor e não se estendeu a todos os ramos. O esmorecimento registrado se deve, em grande parte, a limitação da capacidade produtiva do parque existente, a qual, em consequência do decréscimo do nível de investimentos em 1955 e 1956, não pôde se ampliar com a mesma intensidade que o vinha fazendo anteriormente. Esta é a principal causa, posto que, exceção feita da indústria do cimento, - cuja capacidade de produção já é suficiente para atender toda a procura -, em quase todos os ramos da indústria básica uma parte substancial do consumo ainda vem sendo atendida através de importações.

A maior expansão da produção industrial em 1957 ocorreu na indústria automobilística, na indústria mecânica em geral e na indústria extrativa mineral.

O ano de 1957 marcou o início da fabricação, em larga escala, de veículos automotores no País, dentro do programa automobilístico aprovado pelo Governo, tendo a produção atingido cerca de 33.000 veículos, dos quais 20.600 caminhões. A indústria mecânica em geral, conquanto não existam dados quantitativos a respeito de sua atividade, vem se desenvolvendo rapidamente nos últimos anos, impulsionada pela crescente capacidade competitiva do equipamento nacional face ao importado e pela gradativa integração do parque industrial mecânico, integração esta que vem ocorrendo graças a implantação de novas unidades industriais, algumas aparelhadas inclusive para a fabricação de equipamento pesado.

A indústria extrativa mineral, que durante muito tempo apresentou uma taxa de expansão muito lenta, começou, a partir de 1955, a esboçar uma reação que continuou em 1956 e se acentuou no ano findo. Malgrado a estagnação rotativa de algumas explorações tradicionais, como carvão, ouro, etc., a produção global do subsolo vem se expandindo nos três últimos anos graças, principalmente, a três produtos: petróleo, minério de ferro e de manganês, o primeiro destinado ao mercado interno e os outros dois, primordialmente, a exportação. O petróleo, cuja produção há três anos atrás era irrisória, já em 1956 atingia a pouco mais de 4 milhões

de barris e, em 1957, ultrapassava os 10 milhões de barris. As exportações de minério de ferro passaram a reagir a partir de 1948, quando alcançaram cerca de 600 mil toneladas; já em 1951 ultrapassavam 1 milhão e 300 mil toneladas; em 1956 se cifraram em 2.745 mil toneladas para atingir, no ano passado, perto de 3.400 mil toneladas. Quanto ao manganês, as exportações flutuaram durante muitos anos em torno de 200 mil toneladas anuais. No ano passado, entretanto, com o início da exploração das jazidas do Território do Amapá, aumentaram bruscamente para 798 mil toneladas.

A indústria siderúrgica também apresentou, em 1957, aumento de sua produção, embora em proporção algo mais baixa do que nos anos anteriores. A produção de aço em lingotes, por exemplo, ascendeu a 1500 mil toneladas, aproximadamente.

Na metalurgia dos não ferrosos, setor ainda pouco desenvolvido no País, destaca-se nitidamente o alumínio, cuja produção, até 1956, vinha se situando entre 1.000 e 2.000 toneladas por ano. Em 1956, porém, registrou-se brusco aumento para 6.278 toneladas, para alcançar em 1957, 8.900 toneladas.

Em outros setores da indústria básica, as informações disponíveis indicam que também foram feitos progressos em 1957. Mas, do ponto de vista do desenvolvimento industrial, o avanço feito nesse ano não pode ser julgado apenas pelo aumento de produção alcançado. É necessário também levar em conta o esforço de investimento nos projetos em fase de execução, os quais virão, nos anos futuros, propiciar o aumento da produção. Sob este aspecto os resultados de 1957 são os mais promissores, pois, após dois anos de baixa e de relativa indecisão, voltaram a ser atacados intensamente os planos de desenvolvimento industrial, tanto a aqueles que estão a cargo exclusivamente da iniciativa privada, como aqueles auspiciados pelo Governo, no seu programa de metas.

Assim, o fato de, o progresso industrial, medido pela produção efetiva, ter caído, no ano em exame, ao nível mais baixo da última década não deve ser interpretado como indício de um esmorecimento permanente do processo. Isto porque o pequeno recuo verificado no setor de bens de consumo foi episódico, devendo a sua produção, com o alargamento natural do mercado, retomar em 1958 o ritmo de desenvolvimento do período anterior. Por outro lado, os investimentos vultosos realizados em 1957 e programados para os próximos anos são de ordem a assegurar pelo menos a manutenção do ritmo de expansão registrado no ano passado.

3 - Situação Monetária e Financeira

O fato saliente da conjuntura financeira e monetária em 1957 foi, sem dúvida, o declínio do ritmo de aumento dos preços, o qual se verificou em embargo de continuarem intensas as pressões inflacionárias, oriundas, em grande parte, do "deficit" financeiro do setor público. Os dados a seguir são sugestivos a este respeito:

	<u>VARIACÃO ANUAL</u> 1/		
	<u>Custo da Alimentação (D.F.)</u>	<u>Preços por atacado</u>	<u>Meios de pagamento</u>
1954	20,8	30,3	21,0
1955	24,4	13,1	19,1
1956	23,6	19,1	19,9
1957	15,0	11,2	23,6

1/ Em relação à média mensal.

Verifica-se, assim, que o ritmo de aumento dos preços, tanto no mercado atacadista quanto no varejista, experimentou forte redução, enquanto se elevava o da expansão dos meios de pagamento. Se, em vez da média mensal, forem tomados os níveis de fim de ano, isto é, dezembro de 1957 em relação a dezembro de 1956, verifica-se que, enquanto o aumento dos preços por atacado e do custo da alimentação foi apenas de, respectivamente, 3,9% e 9,6% a expansão dos meios de pagamento elevou-se a 33,8%.

A expansão do crédito em 1957 findo foi de 31%, aproximadamente, canalizando-se os recursos creditícios predominantemente para o setor público.

Entre as causas da expansão monetária em 1957 predominou o "deficit de caixa" da União, que ascendeu a 41 bilhões de cruzeiros, aproximadamente. A este fator veio somar-se, nos últimos meses do ano, o financiamento dos excedentes de café. Por outro lado, expandiu-se consideravelmente o crédito do Banco do Brasil ao setor privado, apresentando-se o seu volume no fim do ano em nível 22% acima do de fins de dezembro de 1956.

Face à dificuldade de reduzir o "deficit" do setor público abaixo de certos limites e de levantar recursos provenientes de poupanças reais para financiá-lo, teve o Governo que recorrer à expansão do crédito. Cuidou-se, porém, de pôr em prática uma política monetária capaz de drenar para as mãos das autoridades monetárias uma parte dos aumentos dos depósitos, objetivando diminuir a capacidade de expansão secundária do crédito por parte do sistema bancário e, concomitantemente, reduzir a necessidade de expansão primária por parte daquelas autoridades. Tal política foi executada de conformidade com a instrução nº 135, de julho de 1956, da SUMOC.

Tendo o nível da assistência financeira aos bancos por parte das autoridades monetárias se reduzido, em cerca de 700 milhões de cruzeiros e havendo os depósitos bancários com aquelas autoridades aumentado de 18,1 bilhões de cruzeiros, a drenagem total de recursos do sistema bancário em 1957 ascendeu a 18,8 bilhões de cruzeiros. Além dessa importância, as autoridades monetárias, para atender às necessidades de recursos do Tesouro e para a expansão dos seus empréstimos ao setor privado, contaram ainda com as seguintes fontes: saldo dos agios e aumento dos depósitos do público e de entidades governamentais no Banco do Brasil. Com o recurso a tais fontes conseguiu-se minimizar a necessidade de emissão de papel-moeda. Contudo, ainda foi necessário expandir o volume do papel-moeda em circulação em 15,8 bilhões de cruzeiros, o que representou um acréscimo de 19,5% sobre a posição em 31 de dezembro de 1956. Este aumento percentual confronta-se com os de 16,6%, 17,4% e 25,6%, verificados, respectivamente, em 1956, 1955 e 1954.

Nos oito primeiros meses de 1957 a expansão monetária foi moderada, só se intensificando a partir de setembro, quando, as necessidades de recursos para a cobertura do "deficit" do setor público, acrescidas das exigências decorrentes do aumento sazonal do volume dos negócios somaram-se as compras dos excedentes de café. Assim é que, até agosto, o meio circulante havia aumentado de apenas 4,2 bilhões de cruzeiros.

Em face do exposto, verifica-se que, não fôra a situação deficitária das finanças federais, ter-se-ia conseguido, em 1957, no que concerne à estabilização monetária, resultados muito mais favoráveis do que os efetivamente alcançados. O "deficit" de

caixa" da União, como foi dito acima, alcançou cerca de 41 bilhões de cruzeiros, superando em aproximadamente 15 bilhões de cruzeiros o verificado no ano anterior — 26 bilhões.

No Orçamento sancionado a receita estava estimada em 98,3 bilhões de cruzeiros e a despesa fixada em 116 bilhões, apresentando-se a perspectiva de um "deficit" da ordem de 17,7 bilhões. A receita mostrou-se, entretanto, estar superestimada em 12,8 bilhões de cruzeiros. A despesa, por sua vez, além de subestimada em alguns itens de custeio, não deixava margem para pagamentos extra-orçamentários que deveriam ser efetuados no exercício. Desta maneira, fixada em apenas 116 bilhões de cruzeiros, a despesa a ser efetivamente paga dentro do exercício deveria elevar-se a mais de 146 bilhões de cruzeiros.

As finanças das outras esferas do Governo apresentam-se também, segundo estimativas preliminares, levemente deficitárias em 1957, mas a sua influência é desprezível comparativamente a das finanças federais. É de notar-se, contudo, que nos 41 bilhões de cruzeiros do "deficit de caixa" da União estão incluídos 3,5 bilhões de cruzeiros relativos a adiantamentos feitos a Estados e Municípios.

4. Transações com o Exterior

Segundo estimativas preliminares, o balanço de pagamentos do Brasil teria apresentado, em 1957, um "deficit" da ordem de 290 milhões de dólares, contrariamente ao que havia ocorrido no anterior.

De fato, em 1956, a par de elevada receita de exportações, equivalente a 1.482 milhões de dólares, os dispendios com a aquisição de mercadorias estrangeiras situaram-se nos mais baixos níveis registrados desde 1950, vale dizer, 1.046 milhões de dólares. Dada a conjunção de tais fatores, o balanço comercial encerrou-se com um saldo positivo de 436 milhões de dólares do que redundou um "superavit" de 80 milhões de dólares em conta corrente.

As condições em 1957 não foram favoráveis. A receita cambial proveniente de exportações caiu para 1.392 milhões de dólares, como decorrência, especialmente, do declínio de aproximadamente 180 milhões no valor das exportações de café. As importações, a seu turno, aumentaram em proporção considerável — 224 milhões de dólares — em referência a cifra correspondente a 1956.

A posição desfavorável do balanço de pagamentos em conta corrente, todavia, nem sempre constitui fator negativo. Pelo contrário, em determinadas condições, representa fator benéfico, pois indica que a economia nacional está recebendo, através das importações, volume maior de bens do que ela entrega através das exportações ou, em outras palavras, uma entrada líquida de recursos do exterior.

O desequilíbrio reflete, assim, o esforço que a economia realizou em prol de seu desenvolvimento, através do aumento das importações de bens de capital. As estatísticas oficiais são expressivas a esse respeito: o valor CIF das importações de bens

de produção, em 1957, incluídos na categoria de "maquinaria, veículos, pertences e acessórios", representaram um aumento de 215 milhões de dólares sobre o ano anterior.

A conta de "capitais", que registra os ingressos e egressos de capitais privados e oficiais, encerrou-se com um saldo positivo de 255 milhões de dólares, quase suficiente para compensar o "deficit" em conta corrente. O saldo desta conta foi, por conseguinte, superior em cerca de 57 milhões de dólares ao saldo de 1956. O afluxo de capitais externos representou-se, principalmente, por empréstimos a longo prazo e inversões diretas para desenvolvimento econômico. O ingresso total de capitais cifrou-se em 425 milhões de dólares, ao passo que o repatriamento e as amortizações ascenderam a 170 milhões.

A apresentação sintética do Balanço de Pagamentos, em 1957, é feita em seguida:

Discriminação	US\$ 1.000.000
I - Transações correntes	- 288
a) Balanço comercial	+ 122
b) Serviços	- 410
II - Capitais	+ 255
III - Deficit classificado (I - II)	- 33
IV - Erros e Omissões	- 96
V - Deficit não Classificado (III + IV) ..	- 129
VI - Financiamento Compensatorio	+ 129

Ao encerrar-se o exercício de 1957, a posição cambial do país era descrita pela existência de reservas internacionais, líquidas no montante de 181 milhões de dólares, inferior, pois, em 155 milhões as existentes em 31-XII-1956.

a) Exportações

As exportações proporcionaram, em 1957, uma receita cambial da ordem de 1.392 milhões de dólares, suficiente para cobrir o valor FOB das mercadorias importadas e deixar, ainda, um saldo de aproximadamente 122 milhões de dólares. O valor das vendas ao exterior, nesse ano, foi inferior ao alcançado em qualquer dos quatro anos precedentes. A tabela em seguimento possibilita o confronto das receitas de exportação nos cinco ultimos anos.

ANOS	RECEITAS DE EXPORTAÇÃO (US\$ milhões)	VARIAÇÕES EM RELAÇÃO A 1957 = (US\$ milhões)
1953	1.539	+ 147
1954	1.562	+ 170
1955	1.423	+ 31
1956	1.482	+ 90
1957	1.392	-

O declínio do valor das exportações ressalta, uma vez mais, a preponderância do café na determinação do nível da receita cambial do país. Em 1957, o comportamento do produto em consideração viu-se submetido a ação conjunta de dois fatores adversos: redução do volume físico das remessas para o exterior e, simultaneamente, diminuição dos preços, conforme transparece dos dados divulgados pelo IBC e ora transcritos:

ANOS	Exportações de Café		Preço Médio (US\$/saca)
	Quantidade (1.000 sacas)	Valor (US\$ milhões)	
1953	15.562	1.090,2	70,06
1954	10.918	948,1	86,84
1955	13.696	843,9	61,62
1956	16.805	1.029,8	61,28
1957	14.319	845,5	59,05

A contribuição do café, em divisas, no decurso de 1957, reduziu-se, conforme demonstrado pelas cifras antes citadas, de 184,3 milhões de dólares, relativamente a 1956. A esta substancial diminuição de receitas juntou-se aquela oriunda do comportamento desfavorável do algodão, outro tradicional componente da pauta brasileira de exportações: de 85,9 milhões de dólares em 1956, as vendas ao exterior baixaram para 44,2 no ano seguinte. O terceiro principal produto tradicional de exportação - cacau - registrou, ao contrário, pequeno aumento de receita: 2,5 milhões de dólares, em comparação com o resultado de 1956, em consequência de modesta elevação no volume físico da exportação (+ 1% em relação a 1956), a par de ligeira melhora nos preços.

Em conjunto, as receitas dos três grandes produtos de exportação auferidas em 1957 demonstram um declínio de 223 milhões de dólares relativamente a 1956. Os satisfatórios resultados colhidos na faixa restante da pauta de exportação, no exercício em análise, vieram, todavia, suprir, em parte, a deficiência observada quanto ao café e algodão, de maneira a fazer com que o declínio no valor total da exportação se limitasse a 90 milhões de dólares.

A salutar reação empreendida pelo conjunto de outras mercadorias, além do café, cacau e algodão, contém um aspecto de grande significado para a economia do País e que consiste na revelação de uma tendência, - com amplas possibilidades de se firmar - no sentido da diversificação da estrutura das exportações. Fato que se reveste de dupla significação: inclusão de novos produtos e alteração das posições relativas das diferentes categorias de produtos na receita cambial total, com uma dependência menor dos três produtos tradicionais. A tabela seguinte comprova a assertiva, estabelecido o confronto entre os anos de 1956 e 1957.

PRODUTOS	Valor das Exportações (US\$ milhões)		Composição Percentual das Exportações	
	1956	1957	1956	1957
Café	1.029,8	845,5	69,5	60,8
Cacau	67,2	69,7	4,5	5,0
Algodão	85,9	44,2	5,8	3,2
SUB-TOTAL	1.182,9	959,4	79,8	69,0
Outros	299,1	432,2	20,2	31,0
TOTAL GERAL ..	1.482,0	1.391,6	100,0	100,0

A positiva contribuição trazida pelo grupo dos demais produtos pode ser avaliada também pela evolução do volume físico de suas exportações. De fato, o índice de volume físico das exportações dessa categoria, calculado com base em 1948, acusa, em 1957, o expressivo aumento de 21,4% sobre 1956. Os principais produtos responsáveis pelo substancial incremento de receita do grupo foram: madeiras, açúcar e minério de manganês, cujas exportações apresentaram um aumento de 105,7 milhões de dólares em relação ao nível constatado em 1956.

Considerado em sua composição total, o índice do "quantum" das exportações processadas em 1957 coloca-se em posição inferior às cifras correspondentes ao movimento verificado nos dois últimos anos, embora signifique uma recuperação no que respeita aos números pertinentes ao biênio 1953-1954. As flutuações

ocorridas no volume físico das exportações brasileiras a partir de 1953 encontram-se registradas na tabela abaixo:

ÍNDICES DE QUANTUM (1948=100)

A N O S	CAFÉ-CACAU-AL- GODÃO	OUTROS PRODUTOS	TOTAL
1953	86,7	54,3	74,4
1954	85,2	51,2	72,3
1955	84,0	77,0	81,3
1956	92,1	67,7	82,8
1957	75,30	82,2	77,9

b) Importações

O valor em dólar das importações brasileiras, em 1957, aumentou de cerca de 21% sobre 1956. Consideradas em sua estrutura, as modificações ocorridas nas importações podem ser apreciadas na tabela abaixo: (valor CIF)

CLASSES DE MERCADORIAS	VALOR (US\$MILHÕES)		VARIACÕES EM RELAÇÃO A 1956 (%)
	1956	1957	
Animais vivos	2,4	2,0	- 16,7
Matérias-primas, em bruto ou preparadas	422,4	415,8	- 1,6
Petróleo e derivados	277,5	268,6	- 3,2
Alimentos e bebidas	191,9	191,3	- 0,3
Trigo em grão e farinha	115,3	107,5	- 6,8
Prod. químicos e farmacêuticos	144,9	143,8	- 0,8
Maquinaria e veículos, seus pertences e acessórios	306,7	521,4	+ 70,0
Manufaturas em geral	161,1	205,7	+ 27,7
Outras	4,5	8,8	+ 95,5
T O T A L	1.233,9	1.488,8	+ 20,1

A modificação de maior vulto e mais significativa verificou-se na classe de bens de capital, a qual se relaciona mais de perto com a aceleração do processo de desenvolvimento econômico.

Constitui também fato auspicioso a prática estabelecida das importações de matérias-primas. Tendo-se em conta a relativa liberalidade na distribuição de divisas nos leilões e a conseqüente queda dos agios, o fato de não ter aumentado a importação de matérias-primas, que constituem o item mais rígido das importações, indica que a economia nacional está reagindo bem aos incentivos a substituição de importações.

Merecem registro, finalmente, dois aspectos que, em 1957, caracterizaram a política de comércio exterior e cambial, no que toca as importações. O primeiro foi a maior disponibilidade de divisas nos respectivos leilões, permitida pelo Governo, com o aproveitamento dos saldos acumulados no exercício anterior.

O segundo fato a destacar e, sem dúvida, de maior alcance, consistiu na adoção de novo e mais eficiente instrumento seletivo de importações - o novo regime tarifário - substanciado na Lei nº 3.244, de 14 de agosto, que, além de alterar profundamente as bases do regime das tarifas alfandegárias, introduziu simplificações de monta no sistema cambial.

II - PROGRAMAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO DA ECONOMIA BRASILEIRA

1 - Considerações preliminares

Com uma dupla base - a formulação mais precisa, no campo da teoria econômica, de conceitos operacionais e o conhecimento mais efetivo das realidades nacionais, bem como o reconhecimento generalizado do papel ativo que deve ter o Estado na promoção do desenvolvimento e do bem-estar econômicos - vêm-se formulando, por todo o mundo, programas normativos e executivos de desenvolvimento econômico. Ao conjunto das técnicas utilizadas para a consecução desses objetivos tem-se dado o nome de programação, a qual, assim, pode ser considerada o instrumental utilizado por diferentes Governos, com a finalidade de mobilizar suas economias, visando a promover o desenvolvimento e o bem-estar econômicos.

No sistema de livre iniciativa, programação é a mobilização da economia, com a finalidade de delimitar os campos de atuação da iniciativa privada e informá-la dos melhores rumos que pode seguir para o atendimento ótimo do interesse comum; e, também, a orientação do setor público, mediante fixação de políticas econômicas mais condizentes com os objetivos a atingir, através, principalmente, dos meios tradicionais de ação do Estado: instrumentos creditícios, monetários, fiscais, cambiais e tarifários.

O mais importante objetivo de política econômica dos países subdesenvolvidos - e, portanto, da programação - deve ser sempre o de aumentar a taxa de investimentos. Isto porque a formação de capital é, sem dúvida, o determinante imediato do desenvolvimento econômico, pois é a acumulação de capital que, ao aumentar o instrumental produtivo, torna possível maior rendimento do esforço humano, ou seja, maior renda per capita. No processo espontâneo de crescimento, isto é, sem a disciplina da programação, a formação de capital depende da disponibilidade, efetiva ou potencial, de poupanças e da capacidade empresarial para aplicá-las produtivamente. Por sua vez a formação de poupança depende do nível de renda e, principalmente, da sua distribuição; a capacidade empresarial é determinada por fatores relacionados com as instituições econômico-sociais vigentes. O objetivo da programação se identifica, destarte, com o aumento da formação de capital reprodutível, cuidando-se, ao mesmo tempo, que a produtividade desse capital seja a maior possível.

De outra parte, a condição preliminar de um programa de desenvolvimento econômico é a realização de uma diagnose da economia nacional, isto é, um exame do modo pelo qual a economia evoluiu no passado recente e dos fatores dinâmicos que tiveram papel importante no seu crescimento. Passa-se, a seguir, a considerar as prováveis tendências futuras e as possibilidades de manutenção ou variação dos fatores internos e externos que atuaram sobre a evolução preterita, isto é, efetua-se a prognose da economia considerada. A análise do comportamento desses fatores permitirá uma avaliação das potencialidades de crescimento da economia e da magnitude do esforço necessário à consecução de taxas de crescimento desejáveis.

Superada esta fase, os objetivos gerais têm que ser traduzidos em objetivos particulares e quantificáveis, culminando a programação, desse modo, no estabelecimento de metas setoriais.

Em sua acepção mais ampla, um programa de metas se compõe de projetos de investimento que visam a elevar, no menor prazo possível, o padrão de vida da população, ao máximo compatível com as condições de equilíbrio econômico e de estabilidade social.

Um programa de metas não implica, portanto, na planificação integral da economia, tal como ocorre nos regimes coletivistas.

Várias são as razões que militam em favor dos programas setoriais. A livre iniciativa - filosofia econômica adotada pela Constituição de todos os países do mundo ocidental - pressupõe a soberania do consumidor, a liberdade de escolha de ocupação pela mão-de-obra e, finalmente, a iniciativa individual da aplicação da propriedade. Acresce, ainda, que, em Estados Federativos como o Brasil, a autonomia das várias unidades políticas do país permite-lhes orientar a aplicação dos recursos materiais e financeiros que lhes são afetos. Há, que notar, finalmente, que a pequena disponibilidade de informações estatísticas e de instrumental técnico e humano nos países subdesenvolvidos torna irrealístico qualquer esforço de planejamento integral. Daí decorre o fato dos programas de metas concentrarem-se em alguns setores-chave, onde são mais óbvias as deficiências, maior a soma de dados e informações disponíveis e mais elevada a probabilidade de acerto na formulação de programas de investimento.

2 - A Programação e a Economia Brasileira

Já se observa na economia brasileira, apesar de ainda subdesenvolvida, um processo espontâneo de crescimento, de modo que o estabelecimento de uma política de programação deve visar, precipuamente, à ativação desse processo, sobretudo através da coordenação e da orientação dos investimentos. As condições institucionais vigentes, se não são das mais favoráveis, também não são infensas ao desenvolvimento: um núcleo empresarial ativo reage satisfatoriamente aos impulsos do mercado, dispensando o poder público, salvo em certos setores, de uma intervenção direta no processo econômico.

A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, cujos trabalhos foram iniciados em 1951, teve em vista, particularmente, a formulação de planos de investimento destinados a vencer as deficiências em transporte e energia. Como resultado substancial desse trabalho, elaboraram-se 41 projetos, visando ao equipamento das estradas economicamente mais importantes da rede ferroviária brasileira, dos principais portos e linhas de cabotagem, a expansão, em cerca de 40%, da capacidade geradora de energia elétrica e a organização de projetos de caráter pioneiro nos setores da agricultura, transporte rodoviário, indústria e armazenamento de grãos.

Resultaram, também, como consequência do trabalho da Comissão Mista, além da própria criação do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, uma primeira descrição concreta e global da economia brasileira e o treinamento na elaboração de projetos específicos de desenvolvimento de um número substancial de técnicos.

A partir de então passou o Governo a contar com um órgão especializado na execução da política de desenvolvimento - o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico - o qual, além de encarregado da execução dos projetos da Comissão Mista, ficou incumbido do prosseguimento de estudos sobre os problemas da economia brasileira e da formulação e execução de novos projetos.

Este aspecto da missão do Banco, qual seja a "execução de profundo, amplo e permanente levantamento das condições econômicas do país e particularmente do nível e distribuição dos investimentos, abrangendo tanto o estado presente quanto a análise da situação preterita e da tendência de evolução dos seus componentes, para fins de previsão e programação" - não foi descuidado.

A análise da economia nacional, elaborada pela Comissão Mista, conquanto servindo a seus propósitos específicos, não constituiu, propriamente, uma interpretação programática para o desenvolvimento econômico a mais longo prazo. Desta tarefa o Banco desincumbiu-se com a assistência da Comissão Econômica para a América Latina - CEPAL. Assim, em princípios de 1953, o Banco firmou um convênio com aquela Comissão para a criação de um Grupo Misto BNDE-CEPAL, com a finalidade precípua de avaliar o ritmo de crescimento econômico do Brasil, determinar a natureza do problema de desenvolvimento econômico brasileiro e de delinear um esquema básico de dados que permitissem traçar os perfis dos programas a adotar.

O estudo realizado pelo Grupo Misto BNDE-CEPAL demonstrou ter sido bastante satisfatório o ritmo de desenvolvimento da economia brasileira, desde o fim da segunda guerra mundial até 1954, tendo-se verificado durante o período uma taxa média anual de crescimento da produção real próxima a 6%, o que significa pouco mais de 3% "per capita", anualmente. Esta taxa só foi conseguida, porém, graças a substancial melhoria ocorrida nas relações de troca do país com o exterior e a volumosa entrada de recursos reais. As perspectivas, então, eram de que esses fatores deixariam, no futuro próximo, de atuar positivamente, ocorrendo mesmo a possibilidade de que passassem a exercer ação negativa.

Em vista disso, tudo parecia indicar que o ritmo de desenvolvimento da economia brasileira tenderia a cair substancialmente, o que, de fato, se verificou em 1955 e em 1956, registrando-se o decréscimo tanto da taxa de crescimento da produção real quanto, também, da taxa de investimentos. Somente uma política energizada de desenvolvimento econômico poderia compensar a cessação da influência positiva daqueles fatores e evitar que a taxa de crescimento caísse para um nível bem mais baixo do que aquele verificado no período de apos-guerra, até 1954.

Impressionou-se o Governo com essas perspectivas, pelo que decidiu adotar uma política mais intensa em prol do desenvolvimento econômico, sobretudo com a finalidade de evitar que a taxa de crescimento se colocasse em nível inferior à verificada no período preterito. Esta política ativa está consubstanciada no programa de desenvolvimento econômico cujas linhas gerais são descritas a seguir.

A fim de elaborar e coordenar a execução do programa, tarefa que exige o esforço conjunto de vários Ministérios, foi criado, logo no início de 1956, o Conselho do Desenvolvimento, com posto dos Ministros de Estado, dos Chefes da Casa Civil e Militar, dos Presidentes do BNDE e do Banco do Brasil, sob a orientação direta do Presidente da República.

O Conselho executou, em 1956 e 1957, intenso trabalho de programação setorial, elaborando anteprojetos de Leis e de atos administrativos da mais alta relevância e sugerindo normas de

política econômica que facilitassem ou possibilitassem a concretização do programa de realizações que se propôs o Governo efetuar e que se consubstancia no conhecido "Programa de Metas".

Compõe-se este programa de 30 metas específicas, abrangendo os setores de energia, transportes, alimentação, indústrias de base e educação. A sua realização demandará, no quinquênio .. 1957/1961, em investimento de, aproximadamente, 366 bilhões de cruzeiros, sendo que 66,5% desse total será aplicado na aquisição de bens e serviços produzidos no país. Apresenta-se abaixo a estimativa do investimento total requerido pela implementação do programa.

INVESTIMENTO REQUERIDO PELO PROGRAMA DE METAS

1957/1961

SETOR	Custo estimado dos Bens e Serviços Produzidos no País (Bilhões de Cr\$)	BENS E SERVIÇOS IMPORTADOS		Investimento Total Estimado em bilhões de Cr\$	% do Total
		Em milhões de US\$	Equivalência em bilhões de Cr\$		
Energia ...	110,0	862,2	44,3	154,3	43,4
Transportes	75,3	582,6	30,0	105,3	29,6
Alimentação	4,8	130,9	6,7	11,5	3,2
Indústrias de base ...	34,6	742,8	38,1	72,7	20,4
Educação ..	12,0	-	-	12,0	3,4
Total ..	236,7	2.318,5	119,1	355,8	100,0

FONTE: Conselho do Desenvolvimento

Um programa de metas como o sumariado, para ser executável do ponto de vista global, tem que: a) apresentar compatibilidade entre o volume dos investimentos programados e a capacidade de inversão do país; b) não apresentar desproporção entre o volume das importações de equipamentos necessários a sua implementação e a capacidade para importar.

A capacidade de investimento do país pode ser avaliada pelo exame de taxa de inversão - medida pela relação entre investimentos e produto nacional bruto -, em um passado recente. Esta taxa situou-se, no período 1947-1957, em torno dos 15%, sendo que em alguns anos mais favoráveis chegou mesmo a ultrapassar a 17%. Com este nível se confronta, como se pode ver pelos dados abaixo,

a taxa de inversão do programa que, no período 1958-1961, deverá ser de 5,8%, em média.

	Produto Nacional Bruto (*)	Investimentos do Programa de Metas (*)	Taxa de Inversão do Programa
1958	1.143	87	7,6
1959	1.292	86	6,6
1960	1.460	72	4,9
1961	1.650	67	4,1

(*) Em bilhões de cruzeiros

No que se relaciona à consistência entre as importações requeridas pelo programa de metas e a capacidade para importar do país, há a notar que os dados e informações disponíveis permitem prever a ocorrência, no quadriênio 1958-1961, de um déficit médio anual da ordem de US\$ 93 milhões. Esta insuficiência da capacidade para importar, entretanto, pode ser obviada, seja pelo retardamento de alguns programas de investimentos, seja mediante a intensificação do influxo de capital estrangeiro, a ativação de alguns setores altamente economizadores de divisas, e, principalmente, um esforço energético de incentivo às exportações.

Passa-se em revista, a seguir, os principais problemas de alguns setores incluídos nesse programa e que, no passado, foram contemplados com a quase totalidade dos empréstimos do Banco.

3 - Energia Elétrica

A indústria da energia elétrica não pode prescindir do planejamento a longo prazo. Quando uma indústria se vê na impossibilidade de atender a procura pelos seus produtos, nada de grave ocorre para a economia, via de regra, uma vez que sempre se poderá lançar mão do mercado externo para obter a quantidade adicional de que se carece. No caso da energia elétrica, porém, é necessário que a capacidade geradora acompanhe a evolução da procura, sob pena de colapso do sistema ou de sérios prejuízos no rendimento do parque industrial, que se vê, ante a escassez ou racionamento da eletricidade, impossibilitado de trabalhar no nível de sua plena capacidade. Sendo longo o período de gestação

dos investimentos em energia elétrica, o planejamento, a prazo mais dilatado, é essencial para que a capacidade instalada acompanhe a evolução da procura.

A crise de energia elétrica verificada no país nos últimos anos, agora aliviada, constitui exemplo frisante dos transtornos por que passa a economia quando a sua capacidade geradora de eletricidade não acompanha a respectiva procura. Felizmente, conseguiu-se uma situação de temporário equilíbrio entre a capacidade geradora e a procura de eletricidade - de, nos principais centros do país, sujeitos, até recentemente, a severo racionamento; a escassez que se verifica atualmente é mais potencial do que efetiva, uma vez que resulta da compressão da expansão da procura. Ao fim de 1957, a capacidade instalada ascendia a cerca de 3.750.000 kW; o progresso feito nos últimos anos nesse setor é deveras alentador, pois aquela capacidade geradora, praticamente, é o dobro da existente em 1950. O grande esforço feito nos últimos anos permitiu, assim, melhoria considerável no que se refere ao suprimento de energia elétrica.

A procura, porém continuará a se expandir em decorrência do crescimento natural do país, o qual, nos próximos anos, se verá acelerado em virtude do programa de desenvolvimento em execução. Estima-se que em 1960 será preciso uma capacidade geradora instalada de 5.000.000 kW e que, em 1965, ela devesse elevar-se a mais de 8.000.000 kW, se se quiser conseguir uma situação de equilíbrio entre a capacidade de produção e a procura de eletricidade, naquele ano futuro.

a) - Programa de produção de energia elétrica

Para fazer face ao crescimento da procura, foi programada a conclusão de um conjunto de obras de iniciativa pública, privada ou mista, capaz de assegurar o aumento da capacidade geradora de 3.081.554 kW, em fins de 1955, para 5.100.000 kW, em 1960. Devido, porém, aos aspectos peculiares da indústria da energia elétrica, já assinalados, é necessário iniciar, ainda no presente quinquênio, obras cuja conclusão, no período seguinte, permitam a continuação da expansão da capacidade geradora. Assim, o programa de energia elétrica prevê a elaboração de projetos e o início de grande parte das obras necessárias para assegurar a instalação de 3.000.000 kW adicionais no período de 1961/65, de modo a que, ao fim deste último ano, possa o país dispor de 8.000.000 kW instalados.

Na parte do programa que deverá ser concluída até 1960, já estão em fase ativa de construção ou de estudos obras que adicionarão, até aquela data, cerca de 1.420.000 kW, os quais, somados aos 680.000 kW que foram instalados em 1956 e 1957, dão para o período 1955/60 aproximadamente 2.100.000 kW. São os seguintes os principais projetos desta primeira parte do programa:

a) Ampliação da Usina de Peixotos	320.000 kW
b) Ampliação da Usina de Piratininga....	250.000 kW
c) 2ª etapa da Usina subterrânea de Cuba tão	130.000 kW
d) Expansão da Usina de Paulo Afonso....	60.000 kW
e) 2ª etapa do programa da CEMIG em Itu - tinga, Santo Antonio, Camargos e Ca- juru	127.000 kW
f) Conclusão da 1ª etapa do plano de ele- trificação do Estado de São Paulo, com preendendo as usinas de Salto Grande, Euclides da Cunha, Limoeiro, Barra Bo- nita e Jurumirim	232.000 kW
g) Execução de outros projetos nos Esta- dos do Rio Grande do Sul, Bahia, Rio de Janeiro, Espirito Santo, Goiás, e outros	981.000 kW

T O T A L 2.100.000 kW

Por outro lado, para assegurar a expansão de ,... 3.000.000 kW instalados, prevista para o período 1961/65, já se encontram em estudos ou em início de construção projetos que re-
presentam cerca de 2.000.000 kW. Entre estes destaca-se, pelo
seu vulto, o de Furnas, onde serão instalados 1.100.000 kW, e o
de Três Marias, na região mineira do Rio São Francisco, que
proporcionara uma potência final de 520.000 kW.

b) - Recursos financeiros

A execução das obras de uma e de outra parte do
programa importara, no quinquênio 1957/61, num investimento da
ordem de 85,7 bilhões de cruzeiros para as despesas em moeda na-
cional e de 428 milhões de dólares para a parcela em moeda es-
trangeira. Grande parte dos recursos necessários terão origem
pública e serão providos pelo Fundo Federal de Eletrificação ou
por financiamentos do BNDE. Quanto as despesas em outras moe-
das, parte será coberta por investimentos diretos das empresas
estrangeiras concessionárias, esperando-se obter financiamentos
do exterior para o restante.

Dada a necessidade premente de se promover a ex-
pansão da capacidade geradora de eletricidade, esta o, Governo
fazendo vigoroso esforço a fim de conseguir recursos públicos
para o financiamento do programa, suprimindo, assim, a insuficiên-
cia dos capitais privados. Objetivando, porem, aumentar o in-
terêsse desses capitais pela industria de energia elétrica, es-
ta sendo estudada uma reforma geral na legislação sobre o assun

to, que visa, principalmente, a aumentar a rentabilidade dos capitais aplicados no setor, a tornar mais precisa a regulamentação dos serviços de eletricidade e, finalmente, a reequipar os órgãos governamentais encarregados da sua fiscalização.

Acredita-se que as medidas constantes do projeto de lei ora em estudos pelo Congresso Nacional, permitindo ampliar de 10 para 12% a remuneração dos capitais aplicados no setor e a reavaliação parcial do ativo das companhias, para compensar a desvalorização da moeda, serão de ordem a promover substancial aumento do fluxo de capitais privados para a indústria da energia elétrica, com o que se aliviaria o Estado de grande parte da responsabilidade pelo desenvolvimento do programa estabelecido para o setor.

c) - Participação do BNDE

Até que seja criada a Eletrobras, empresa que se encarregará da inversão dos fundos federais consignados ao desenvolvimento da energia elétrica e da operação das usinas que com as respectivas aplicações forem construídas, o Banco terá a seu cargo a administração dos mesmos. Além dos fundos federais destinados por lei especificamente a energia elétrica, o Banco reservará para esse setor uma parte dos seus fundos próprios ou daqueles que venha a conseguir mediante operações de crédito no exterior, como é o caso dos recursos provenientes do Acordo para compra de Excedentes Agrícolas, firmado com o Governo dos Estados Unidos.

Uma vez criada a Eletrobras, ficará o Banco encarregado de complementar, com seus recursos próprios, através de financiamentos, os recursos da empresa e da iniciativa privada, destinados à execução de projetos específicos no setor da energia elétrica.

No orçamento de investimentos do Banco para 1957 o setor está contemplado com 5.195 milhões de cruzeiros, sendo 2.660 milhões provenientes dos fundos específicos de cuja guarda esta encarregada a entidade e 2.535 milhões de fundos próprios, incluídos neste total os recursos provenientes do Acordo de Excedentes Agrícolas.

4 - Transportes

O programa de desenvolvimento econômico do País vai determinar aumento substancial das necessidades de transportes. Além do grande aumento previsto para a produção agrícola e secundária, a tendência atual do desenvolvimento industrial, dando ênfase a produção interna de matérias-primas até então importadas, redundará em considerável incremento das trocas internas. De fato, a produção no país de artigo anterior

mente importado, que era recebido no centro consumidor, pronto para ser usado, implica no deslocamento não só das matérias-primas necessárias a sua confecção, mas também no transporte do próprio produto para os centros consumidores espalhados por todo o território nacional; por outro lado, a maior concentração demográfica nas cidades, implícita no processo, dá origem a incremento, mais que proporcional ao aumento da população global, na movimentação de gêneros alimentícios para o abastecimento dos centros urbanos; Por isso, o processo de substituição de importações exerce impacto considerável no setor de transportes, sendo de esperar-se, que, nos próximos anos, o volume de carga a ser transportado aumentará num ritmo maior do que o do aumento da produção real.

A situação atual dos sistemas de transportes, no Brasil, é acentuadamente precária, por diversas causas, sendo a sua capacidade de prestação de serviços insuficiente em relação às necessidades nacionais. Os transportes ferroviários e a navegação de cabotagem, justamente aqueles meios mais indicados para a movimentação de cargas pesadas, têm-se mostrado, desde algum tempo, incapazes de atender convenientemente ao aumento dos serviços que deles vem exigindo a expansão econômica do país. A solução do problema demanda, assim, um esforço duplo. Há que recuperar o deficit existente entre a capacidade e a necessidade de transporte e, concomitantemente, cuidar de expandir esta capacidade na medida necessária para atender ao aumento provável do volume de carga nos anos futuros, sob pena de se tornar novamente o setor um ponto de estrangulamento, dentro de breve prazo, dificultando, em certos casos, ou impossibilitando em outros, o prosseguimento do processo do desenvolvimento da economia brasileira.

Excetuado o transporte aéreo, que apresenta características especiais, pode dizer-se que, no período que vem desde o fim da última guerra mundial, apenas o rodoviário se desenvolveu de maneira adequada, acompanhando ou mesmo sobrepujando o ritmo de crescimento das necessidades gerais de transportes do país. Desta maneira, foi desviada para as rodovias grande parte da carga adicional que, em condições normais, deveria ser transportada em ferrovias ou pela navegação de cabotagem. Ao transporte rodoviário coube, portanto, além do atendimento do volume de carga adicional que normalmente a ele seria atribuído, compensar a deficiência dos outros setores, impedindo, assim, que a situação se agravasse ainda mais.

O desenvolvimento satisfatório do transporte rodoviário no período se relaciona estreitamente com a existência do Fundo Rodoviário Nacional, que proporciona um fluxo regular de recursos para o setor e com a relativa facilidade, inclusive taxa cambial favorável, para a importação de veículos e acessórios, que vigorou durante boa parte do período. A falta deste fluxo regular de recursos, capaz de dar motivação e objetividade à programação, assegurando a realização das obras planejadas, constitui, sem dúvida, um dos principais fatores responsáveis pelo atraso dos dois outros setores.

O problema dos transportes, principalmente ferroviários e marítimos, vem, desde há muito, constituindo séria preocupação do Governo, tendo sido objeto de vários planos. O maior esforço no sentido do estudo do problema e do planejamento da sua solução foi feito pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, em 1951/52. O programa de reaparelhamento ferroviário e de reequipamento dos portos e da navegação de cabotagem, elaborado por aquela Comissão, infelizmente só em parte pode ser executado. A não obtenção da totalidade dos recursos em moeda estrangeira necessários e a insuficiência, devida, em parte, ao recrudescimento da inflação e a impossibilidade de sua completa mobilização, do capital em moeda nacional, impossibilitaram a execução de todos os projetos então elaborados e que deveriam ser completados no quinquênio 1952/56. Paralelamente, segundo se vai firmando no consenso geral, a forma de organização das empresas encarregadas da exploração dos serviços não lhes dá o necessário dinamismo para levar a bom termo e de maneira eficiente os planos de reaparelhamento traçados. Certas falhas de natureza organizacional ou administrativa também contribuíram, e de maneira decisiva em certos casos, para o atraso na execução dos referidos projetos.

a) - O programa de expansão dos sistemas de transportes.

É natural, portanto, que a segurança da mobilização completa dos recursos e a execução de profundas reformas na organização administrativa das empresas tenham constituído séria preocupação na organização do novo plano, que engloba a maioria dos projetos do programa anterior que não puderam ser executados, parcial ou integralmente. Esta ênfase na obtenção de recursos e na reforma administrativa ofereceu, já no primeiro ano de execução do novo programa, resultados positivos.

A parcela em moeda estrangeira foi objeto de negociações, bem sucedidas, com o Export-Import Bank e com o próprio Governo Americano, estando assegurados os recursos necessários ao programa ferroviário, portuário, marítimo e rodoviário. Quanto a parte em cruzeiros, reajustou-se o imposto único sobre combustíveis e lubrificantes, conforme a Lei nº 2.975, de 27 de novembro de 1956. As novas bases de incidência deste tributo proporcionarão os recursos necessários aos programas rodoviários e de expansão e industrialização do petróleo, sendo também atribuída pequena parcela ao programa ferroviário; para a integralização do capital da Rede Ferroviária Federal S.A. No que toca à reorganização administrativa, assinala-se a constituição da Rede Ferroviária Federal S.A., entidade que deu às principais estradas de ferro operadas pelo Governo a forma de sociedade de economia mista, muito mais indicada para a operação eficiente de serviços industriais.

Relativamente aos portos e à marinha mercante, cuida-se da criação do Fundo Portuário Nacional e do Fundo da Marinha Mercante, os quais, através da arrecadação de ~~adicionais sobre os fretes~~ e sobre as taxas portuárias deverão proporcionar os recursos indispensáveis ao reaparelhamento e à expansão desses serviços. Enquanto o Congresso Nacional discute a criação dos citados fundos, estuda-se a reorganização administrativa das empresas e se elabora a parte de detalhe dos projetos do programa do setor.

O programa específico para cada um dos setores básicos de transporte é descrito a seguir, em suas linhas gerais.

Ferrovias - O ponto fundamental do programa ferroviário está no reaparelhamento. Conquanto se reconheça ser insuficiente a extensão da rede existente, dadas as limitações dos recursos e a imperiosa necessidade de reaparelhá-la, o programa ferroviário só prevê novas construções para alguns trechos de grande importância econômica, totalizando cerca de 2.100km. Como está programada também a supressão e substituição por rodovias de alguns ramais ferroviários particularmente deficitários, é provável que no fim do programa, em 1960, a extensão quilométrica da rede ferroviária seja praticamente igual àquela existente em 1956, ano do início do programa. A sua eficiência, porém, será, sem dúvida, muito maior.

O programa ferroviário prevê a incorporação às estradas de ferro federais no período 1958-1961, de aproximadamente 276 novas locomotivas diesel-elétricas e de cerca de 6.240 novos vagões de carga e carros para passageiros. Isso no que se refere a material rodante e de tração. Quanto à via permanente, está previsto o assentamento de 640 mil toneladas de trilhos e acessórios, 5 milhões de dormentes, 11 milhões de m³ de pedra britada para lastro, além do reforço de pontes, trabalhos de sinalização e aquisição de equipamento para as turmas de conservação de linhas, etc. Paralelamente está programada a aquisição de equipamentos de padreiragem e de oficina.

A realização do programa implicará em dispêndios, no quinquênio 1957/1961 da ordem de Cr\$30 bilhões, dos quais cerca de Cr\$5,2 bilhões correspondem ao pagamento de compromissos em moeda estrangeira. Serão incorporados, nesse período, equipamentos no valor de 240 milhões de dólares aproximadamente, dos quais cerca de 100 milhões serão pagos no quinquênio. Para atender às despesas em moeda estrangeira obteve-se já créditos no valor de 197 milhões de dólares. Encontram-se incluídos nesse total empréstimos do Exim-bank à Rede Ferroviária, S.A. Paulista e E.F. Santos Jundiá, bem como créditos no valor de 74 milhões de dólares para compra de trilhos na Polônia e no Japão. A parte em moeda nacional será coberta com verbas a serem consignadas no Orçamento da União e o fundo destinado à constituição do capital social da Rede Ferroviária Nacional (Lei 2.975), suplementados ambos com financiamentos do Banco, por sua vez garantido pela arrecadação das taxas de Renovação e Melhoramento.

A modificação do regime jurídico das estradas de ferro da União, agora transformadas em sua maioria, em sociedades de economia mista integradas na Rede Ferroviária Nacional S.A., não só assegurará, através da reorganização administrativa implícita na transformação, a execução do programa de reaparelhamento, mas permitirá também que se tire dele o máximo de proveito, mediante exploração mais eficiente.

A função do BNDE no setor ferroviário se exerce tanto no que se refere ao planejamento e à coordenação dos programas ferroviários, quanto no que respeita ao financiamento propriamente dito de projetos específicos. No campo da programação a atividade do Banco é feita em estreita colaboração com o Ministério da Viação e Obras Públicas e com o Conselho do Desenvolvimento.

Transporte rodoviário - O programa rodoviário federal prevê a construção de 12.000km de novas rodovias e a pavimentação de 5.000km. Dois problemas se antepunham à expansão do transporte rodoviário e à execução das metas de construção e pavimentação de estradas: primeiramente, a insuficiência de recursos, uma vez que os fundos provenientes do imposto único sobre combustíveis líquidos

e lubrificantes se vinham mostrando insuficientes para a manutenção de um ritmo de construção e conservação compatível com as necessidades do País. Em segundo lugar, enfrentava-se o problema do material rodante, uma vez que a frota rodoviária com que conta o país começa a envelhecer, e as condições do balanço de pagamentos não permitem-se reservar a quota anual de divisas necessárias a sua renovação e ampliação.

O primeiro problema foi resolvido com a revisão, já referida, do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes; o segundo, tem sua solução encaminhada com a implantação da indústria automobilística no País, que está sendo feita de acordo com as normas estabelecidas pelo Governo e que constitui um dos pontos fundamentais do programa de desenvolvimento econômico.

A Construção rodoviária implica, também, em despesas em moeda estrangeira, com a importação das máquinas especializadas. Para cobrir estas despesas conseguiu-se, mediante arranjo especial com o Export-Import Bank e com os fornecedores, um crédito de US\$65 milhões, que será distribuído convenientemente entre os departamentos governamentais encarregados das construções e as firmas especializadas.

Portos e Navegação - Em virtude de possuir o País extensa costa marítima, ao longo da qual se distribuem os centros mais populosos, o transporte de cabotagem desempenha papel importantíssimo no intercâmbio interno e o transporte marítimo de longo curso e, por sua vez, praticamente, o único meio utilizado para o intercâmbio externo.

No passado, a falta de recursos regulares para renovação e ampliação dos equipamentos portuários e da frota marítima, conjugada com a desorganização administrativa das entidades, em sua maioria governamentais, encarregadas da sua operação, contribuiu para uma crescente deficiência desses serviços relativamente ao aumento da sua procura. Hoje em dia, o transporte marítimo de longo curso é quase que inteiramente feito por navios estrangeiros, e a deficiência da frota de cabotagem redundará numa escassez permanente de praça, a qual, às vezes, se torna tão aguda que as autoridades se veem na contingência de permitir que navios estrangeiros operem também neste setor.

Não há mais necessidade de ressaltar a importância e a urgência do reaparelhamento e reorganização dos portos e da marinha mercante brasileira. Os planos elaborados anteriormente com esse objetivo, infelizmente, não puderam ser executados por falta de recursos, em moedas nacional e estrangeira. O programa atual para o setor é uma extensão dos projetos elaborados pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos e prevê a reorganização administrativa das empresas governamentais de navegação marítima, das administrações portuárias e dos órgãos de elaboração e de execução da política de marinha mercante, além do reaparelhamento portuario, da expansão da frota e da implantação da indústria de construção naval.

O reequipamento portuário e a expansão da frota marítima implicarão em vultosas despesas em moeda estrangeira, decorrentes da importação de equipamentos e navios. No que toca ao equipamento de operação dos portos e as dragas necessárias para a manutenção da sua praticabilidade, os recursos em moeda estrangeira necessários para financiar a sua importação já estão assegurados pelo crédito de US\$ 25 milhões, que o Export-Import Bank, para esse fim acordou em conceder ao Brasil e pelo contrato de financiamento que se está ultimando com o I.G.C., Holanda, no valor de 7,5 milhões de dólares. Quanto aos navios, obteve-se do Governo norte-americano a cessão de 12 unidades do tipo CIMAVI (cerca de 70.000 toneladas dwt) financiados a 9 anos. Estão em curso negociações para a compra de um segundo lote, da mesma procedência, constituído de 24 navios com 140.000 toneladas dwt.

Os recursos em moeda nacional deverão ser supridos pelos fundos Portuario e da Marinha Mercante, cujos projetos de lei estão sendo presentemente objeto de exame por parte do Congresso Nacional.

Desta maneira, está bem delineado o programa de melhoria e ampliação dos transportes marítimos e de longo curso, dependendo o início da sua execução tão somente da criação dos dois fundos supramencionados e da conclusão dos estudos referentes a reorganização administrativa dos órgãos governamentais encarregados, seja da operação, seja da supervisão e fiscalização desses serviços.

b) Importância e Alcance do Programa

O programa dos transportes não ambiciona eliminar todas as deficiências que se notam no setor. Para isso seriam necessários recursos muito superiores aqueles que se pode mobilizar sem exigir sacrifício demasiado da população e sem o risco de subinvestimento em outros setores. De fato, em decorrência de uma série de erros acumulados, o problema veio se agravando progressivamente, atingindo a elevadas proporções e com tendência a se agravar cada vez mais.

O programa visa, sobretudo, a inverter esta tendência, aliviando a situação e criando as condições indispensáveis para que se possa, para o quinquênio subsequente, elaborar amplo programa, mais ambicioso pelo seu vulto e pelos seus objetivos.

Espera-se, por outro lado, que as medidas de natureza organizacional, que fazem parte integrante do atual programa, criem um certo automatismo, dando ao setor meios e condições para que ele possa, por si mesmo, planejar e executar a sua expansão.

5 - Desenvolvimento Industrial

Enquanto no campo do transporte e da energia a ação programática visa a criação das condições básicas necessárias ao desenvolvimento econômico, no setor industrial o objetivo é bem mais ousado, desde que tratando-se de um dos elementos dinâmicos no processo de desenvolvimento econômico, a ação, neste caso, objetiva a aceleração do próprio processo. No caso especial do Brasil, são tais as suas necessidades de crescimento, que dificilmente se poderia contar que os mercados externos absorvessem, em cada ano, a quantidade adicional de exportação necessária a manutenção de uma taxa de crescimento satisfatório; dessarte, a indústria substitutiva de importações, isto é, supridora do mercado interno, é chamada, progressivamente, a tomar o lugar da exportação como elemento dinâmico preponderante e principal mola motora do desenvolvimento econômico.

Isso não significa que a exportação já não mais desempenha papel importante no nosso processo de desenvolvimento. Ocorreu uma inversão de papéis: de elemento dinâmico, que outrora representava, passou hoje a exportação a constituir antes uma condição necessária, como a energia e o transporte, sem deixar, porém; de revestir-se, concomitantemente, de características dinâmicas. De fato, uma capacidade para importar crescente é condição essencial ao maior rendimento do processo de industrialização. Ora, sendo a exportação o principal componente da capacidade para importar do país, percebe-se facilmente porque passou ela a desempenhar este papel de condição essencial.

Uma política global de desenvolvimento econômico para o Brasil tem, na situação atual, que insistir na continuação do desenvolvimento industrial substitutivo de importações, em base seletiva e com vistas, sobretudo, a melhor integração do parque industrial já existente; reconhece-se, contudo, que a própria continuação do processo de substituição pode ser ameaçada na ausência de um vigoroso esforço de exportação que objetive preservar e expandir a capacidade de importar bens de equipamento; além disso, a curto prazo e em certos casos, a produção para a exportação pode representar o melhor meio de aumentar a produtividade global da economia.

a) - Situação e tendências do desenvolvimento industrial

O grande surto de industrialização ocorrido no Brasil, a partir do término da 2ª guerra mundial, provocou profunda transformação na economia do País, tornando mais saliente a posição das atividades manufatureiras relativamente aos outros setores. Hoje, mais de 20% do produto nacional já tem origem no setor industrial. O ritmo de crescimento da produção deste setor tem sido bastante rápido; tomando como base para comparação, o ano de 1939, verifica-se que o volume físico da produção industrial, em 1956, era 3 vezes superior, o que significa uma taxa de crescimento anual da ordem de 6,8%. Desprezando-se o período, de guerra, em que, por motivos óbvios, o desenvolvimento da indústria foi limitado, e considerando, apenas, o período de após-guerra com 1947 como base para comparação, verifica-se que o produto industrial entre aquele ano e o de 1956 teria experimentado um aumento de 92%, ou seja, teria crescido a um ritmo de 7,5% por ano.

Para esta rápida expansão industrial teria contribuído, decisivamente, além de outros fatores responsáveis pelo desenvolvimento geral do país no período considerado, o adotado pela política cambial e de controle quantitativo das importações. O fato de ter sido mantida, praticamente até 1953, uma taxa cambial que favorecia decisivamente a importação, atribuindo ao cruzeiro um poder aquisitivo no mercado externo muito superior àquele vigente no mercado interno, representou verdadeira multiplicação dos recursos dos industriais para investimentos. Os industriais, de fato, auferiram lucros ao nível dos preços vigentes no mercado interno e, com estes lucros assim inflados, adquiriram equipamentos no exterior a preços de um cruzeiro consideravelmente sobrevalorizado. O controle quantitativo das importações, por sua vez, se encarregou da reserva do mercado para a indústria nacional. Estas duas políticas combinadas foram, sem dúvida, as principais responsáveis pelo desenvolvimento industrial do País na ausência de uma tarifa adequada, instrumento clássico de proteção e incentivo à industrialização. Em alguns ramos essenciais, entretanto, como o da indústria mecânica e de material de transporte, cujo produto, pela sua essencialidade, escapava aos rigores do controle quantitativo, registrou-se subemprego das facilidades produtivas.

A utilização desses instrumentos de incentivo provocou certa distorção na direção do desenvolvimento industrial. O incentivo maior foi involuntariamente dado às indústrias produtoras de bens finais, cuja margem de lucro foi extraordinariamente aumentada, uma vez que podiam operar com equipamentos e matérias-primas ou produtos semi-finais importados na base de uma taxa de câmbio de subsídio, enquanto a venda dos seus produtos finais no mercado interno era feita ao nível de preços neste vigente. Não tendo os setores industriais produtores de bens intermediários se desenvolvido paralelamente ao de bens finais, ocorreu certo desequilíbrio na estrutura do parque manufatureiro que redundou em forte sobrecarga sobre o balanço de pagamentos, decorrente do aumento da importação de matéria-prima e equipamentos, os quais, em certos casos, poderiam perfeitamente ser produzidos economicamente no ter

ritório nacional. Fosse outra a política de incentivo adotada e certamente não se teria verificado esse desequilíbrio, ou, pelo menos, teria ele sido minimizado, o que não implica em afirmar que, neste caso, o nível de desenvolvimento alcançado tivesse sido maior.

A verdade é que se verificou forte expansão do parque industrial e uma ampliação do consumo de matérias-primas sobrecarregando o balanço de pagamentos mas, tornando, concomitantemente, econômica a produção interna de muitas delas, com o aumento considerável das necessidades nacionais. Conta-se, hoje, com um parque manufatureiro bastante desequilibrado. O fato apresenta desvantagens, por causa da sobrecarga referida, mas apresenta, também, seus benefícios, sobretudo porque oferece motivação e incentivo especiais, tanto à iniciativa privada quanto aos organismos de política econômica do Governo, para a compensação do desequilíbrio.

Efetivamente, desde a reforma cambial de fins de 1953, a atenção dos empresários brasileiros se voltou decididamente para a obtenção de matérias-primas no território nacional, bem como para a fabricação, com os recursos da indústria mecânica, de parcela crescente de equipamentos industriais. Por outro lado, o Governo, preocupado com o desenvolvimento econômico do país e com o desequilíbrio do balanço de pagamentos, procura, por todos os meios, através do incentivo indireto ou do planejamento direto, fomentar o desenvolvimento da indústria básica. A tendência atual do processo de industrialização orienta-se, destarte, para o aumento da produção nacional de matérias-primas até então importadas e para o desenvolvimento da indústria mecânica.

b) - Problemas do desenvolvimento industrial

Entre os problemas que enfrenta o desenvolvimento industrial são mencionáveis o dos transportes, o da energia, o dos recursos financeiros para os investimentos, a obtenção de equipamentos industriais e a assistência técnica.

O problema dos transportes tem importância que, por mais que se acentue, não há risco de superestimação. Isto porque ele se relaciona não só com a sua própria expansão, mas também com a eficiência do parque manufatureiro existente. De fato, é o transporte que, ao integrar o parque industrial, possibilitando ligação de cada uma de suas unidades com todas as outras, propicia as economias externas, de importância tão relevante na produtividade da indústria. Ora, são notórias as dificuldades de transporte com que luta a economia brasileira, estando as unidades industriais, por isso mesmo, numa situação de isolamento relativo, que as leva a desenvolver atividades marginais à sua própria linha de produção com impacto fortemente desfavorável sobre os custos. Se a dificuldade de transporte representa problema sério para o parque industrial já existente, problema mais sério ainda passará a representar a medida que o mesmo se expandir.

Conquanto a energia elétrica não seja um problema que apresente a mesma premência que o dos transportes, a sua escassez tende a provocar sérios transtornos na operação da indústria. Com o intuito de suprir a falha do sistema de suprimento público de energia, os industriais, tendem, como ocorreu recentemente, a instalar geradores próprios, o que significa energia mais cara e, portanto, custos mais altos.

Além disso, a deficiência do programa de expansão da capacidade geradora em relação às novas necessidades de energia, de terminadas pelos planos de expansão industrial, é, sem dúvida, de ordem a impossibilitar a realização integral desses mesmos planos.

Sendo ainda o nível da poupança nacional relativamente baixo e não havendo um mercado de capitais organizado, as empresas, para a sua expansão, quase que têm de se valer exclusivamente de seus recursos próprios, provenientes da retenção de lucros. Para uma expansão acima da sua capacidade autogeradora de recursos têm que se valer de empréstimos governamentais ou estrangeiros. O financiamento constitui, pois, um dos fatores limitativos do desenvolvimento industrial.

A nossa indústria mecânica, insuficientemente desenvolvida, não tem capacidade para fabricar senão pequena parcela do equipamento necessário à renovação e expansão do parque industrial. O desenvolvimento industrial depende, assim, da maior ou menor possibilidade de importação de equipamento, ou seja, em última análise, da capacidade para importar. Dada a limitação desta, nem sempre é possível reservar-se um volume de divisas suficiente para a importação de equipamentos necessários a rápido ritmo de expansão industrial.

Conjugado com o da importação de equipamentos está o problema da assistência técnica. De fato, em muitos casos, grande parte do equipamento que compõe um conjunto industrial poderia, sem maiores dificuldades, ser fabricado internamente. Há no país, porém, deficiência de conhecimento técnico especializado de alto nível, não se conta com engenheiros industriais projetistas em número suficiente e com capacidade para planejar unidades industriais e especificar e estudar os respectivos equipamentos. Tem-se que recorrer, por isso, aos projetistas ou aos próprios fabricantes estrangeiros de equipamentos, que, naturalmente, não têm nenhum interesse especial em verificar as possibilidades de fabricação pela indústria mecânica brasileira de parte dos equipamentos necessários ao conjunto. O desenvolvimento da indústria mecânica nacional e a fabricação interna de equipamentos industriais depende, pois, da capacidade do país para formar e treinar engenheiros projetistas de alto nível técnico.

A escassez de mão-de-obra qualificada não tem constituído obstáculo sério ao desenvolvimento industrial, uma vez que a dificuldade vem sendo contornada com a importação de técnicos estrangeiros e o treinamento de operários brasileiros. É claro que isto representa, para o empresário, um investimento adicional, o que não se afigura, porém, constituir fator ponderável de desestímulo. O que parece mais grave, no que diz respeito à mão-de-obra, é a fraca mobilidade do operariado. Os direitos que o trabalhador adquire em função do seu tempo de serviço na empresa tendem a fazer que relute em abandonar o emprego, mesmo quando oportunidade de melhor lhe é oferecida. Isso impede que cada operário seja empregado naquela empresa e naquela função, onde sua produtividade é máxima, o que contribui para diminuir o nível geral de produtividade, criando, ao mesmo tempo, dificuldade às novas empresas para o recrutamento da parte de seu pessoal entre os operários já experimentados, em funções congêneres, em outras empresas. Isso sem falar na rigidez financeira que se cria para as empresas à medida que o tempo médio de serviço do seu pessoal vai aumentando. Um sistema coletivo de seguro de emprego afigura-se, por isso, ser muito mais vantajoso, tanto para o empregador, como para o empregado, além de não prejudicar a mobilidade do trabalhador, fator de grande importância para o desenvolvimento industrial.

c) - Situação da política de desenvolvimento industrial

A política de industrialização pode ser considerada em dois sentidos perfeitamente distintos: geral e específica. A política geral visa à criação de condições favoráveis ao desenvolvimento de toda a atividade produtiva e compreende, principalmente, a eliminação dos empecilhos ao progresso industrial. A política específica, concebida para alguns setores cuja expansão se tem por mais premente, compreende o planejamento das condições de desenvolvimento desses campos de atividade, a fim de estabelecer as medidas de incentivo especial que se fizerem necessárias. Resulta, geralmente, no estabelecimento de metas de produção.

Política geral - Entre as medidas já adotadas que poderão influenciar a política geral recomendável para o Brasil, a nova tarifa das alfândegas se destaca pela profunda influência que poderá exercer no desenvolvimento industrial do país. Os resultados da aplicação dessa tarifa é que irão indicar as bases da nova política protecionista e, conseqüentemente, das modificações que deverão ser introduzidas no sistema cambial.

É claro que no conceito de política geral de industrialização se inclui, também, o programa de reaparelhamento e expansão dos meios de transporte e da elevação da capacidade geradora de energia elétrica, a que anteriormente se fez referência.

Quanto aos recursos necessários ao financiamento dos investimentos industriais, a questão deve ser examinada segundo a fonte respectiva - interna ou externa. Na órbita interna, a prorrogação, por mais 10 anos, da lei que proporciona recursos ao Banco, conjugada com a criação de fundos especiais destinados às ferrovias e aos setores de energia elétrica e de transportes rodoviários, constituem as principais medidas já determinadas para aliviar a escassez de capital para investimentos industriais. A destinação de recursos específicos para o setor de energia elétrica e o de transportes permitirá ao Banco reservar maior parcela de suas disponibilidades financeiras ao desenvolvimento da indústria básica.

Os financiamentos estrangeiros destinados à aquisição, no exterior, de conjuntos industriais, têm um efeito favorável duplo: de um lado, ampliam a possibilidade de realização de investimentos além do montante de recursos internos disponíveis e, de outro, aliviam, distribuindo por vários anos, o peso das importações de equipamentos sobre a capacidade corrente para importar. A fim de facilitar operações deste tipo, que têm, como se viu, excepcional impacto favorável sobre o processo de desenvolvimento industrial, a política de incentivo consiste na concessão de aval, por parte do Banco, e de prioridade cambial para o serviço dos empréstimos, por parte da SUMOC. A criação de condições gerais, favoráveis ao desenvolvimento industrial, proporcionará, também, maior incentivo aos investimentos diretos por parte de empresários estrangeiros, o que também tem grande efeito acelerador do processo.

Política específica - Para certos setores industriais, cuja ampliação ou implantação no país, por uma razão ou outra, se torna mais urgente, julgou-se conveniente, no programa de desenvolvimento, o estabelecimento de políticas específicas, algumas delas traduzidas em metas de produção a serem alcançadas no quinquênio do atual Governo. Uma vez determinados os setores cuja de

desenvolvimento merece cuidado especial e estabelecidas, em função das necessidades do mercado e das potencialidades nacionais, as correspondentes metas de produção, passou-se, através do Conselho do Desenvolvimento e do Banco, ao estudo das condições específicas, a fim de determinar quais as medidas necessárias à implantação ou expansão dos ramos de indústria individualizados.

São as seguintes as atividades industriais que já mereceram tratamento específico no programa do desenvolvimento: exploração e refino de petróleo, siderurgia, mineração, metalurgia do alumínio e de outros metais não ferrosos, indústria química básica, álcalis, cimento, papel e celulose, material elétrico pesado, mecânica pesada, locomotivas, veículos automotores e construção naval.

Na grande maioria dos casos a atividade coordenadora do Conselho do Desenvolvimento e do BNDE, conjugada com o financiamento de parcela das inversões em moeda nacional, garantia a empréstimos estrangeiros e facilidades cambiais, é suficiente para assegurar a consecução das metas industriais, ficando a iniciativa dos empreendimentos a cargo da atividade privada. Em outros, porém, torna-se necessária ação mais decisiva por parte do Governo, seja criando condições especiais para incentivar e coordenar a iniciativa privada, como no caso da indústria automobilística, seja chamando a si a direta responsabilidade pelo desenvolvimento do setor, conforme acontece com a exploração e refinação de petróleo.

O estabelecimento de programas especiais para alguns setores justifica-se pela magnitude dos problemas que eles representam para o desenvolvimento da economia nacional. Por exemplo, para cuidar do petróleo foi organizada empresa estatal dotada de amplos recursos, que está trabalhando ativamente para aliviar o balanço de pagamentos das importações do produto. A implantação da indústria de veículos automotores está sendo feita, principalmente pela iniciativa privada, sob uma série de normas baixadas por decretos especiais, de cuja execução está encarregado o Grupo Executivo da Indústria Automobilística, para tal fim especialmente criado. Estas normas fixam as etapas progressivas de nacionalização que deverão ser cumpridas pelas empresas quanto aos diferentes tipos de veículos e regulam a importação de equipamentos para as fábricas e de peças e partes complementares ainda não fabricadas no país. Graças à firme política adotada neste setor, já foram aprovados planos que possibilitam a fabricação, em 1960, de mais de 200.000 veículos, número este mais do que suficiente para atender às necessidades correntes de expansão e renovação da frota.

5 - Financiamento do Programa do

Desenvolvimento Econômico

O programa de desenvolvimento econômico em cuja realização está o Governo empenhado, visa a evitar que o ritmo de crescimento da economia sofra declínio, em virtude da atuação dos fatores adversos já referidos, relativamente à tendência verificada no período 1947/54. O objetivo fundamental, portanto, é conseguir não só aumentar a taxa de formação de capital acima do nível imposto pelas tendências naturais da economia, mas também elevar, através da reorientação dos investimentos e da realização de empreendimentos estratégicos para a eliminação de pontos de estran-

gulamento, a produtividade do capital disponível. A taxa de crescimento da produção anual, nessas condições seria determinada pelo aumento do estoque de capital e pela melhoria da produtividade do mesmo, isto é, pelo aumento da relação produção/capital.

Tendo o programa de investimentos públicos que ser realizado concomitantemente com os planos normais da iniciativa privada, torna-se necessário que os investimentos programados pelos dois setores não excedam o volume total de recursos disponíveis previstos para investimentos, sob pena de se desencadearem pressões inflacionárias. O mais cômodo seria, evidentemente, limitar os investimentos ao total de recursos disponíveis; essa atitude, porém, seria incompatível com a política ativa de desenvolvimento econômico, a qual não pode se conformar as tendências naturais. Uma vez aceito um programa mínimo de investimentos capaz de exercer o impacto desejado no ritmo de crescimento da economia, é mister incrementar, através de programa especial, o montante de recursos investíveis.

O programa de desenvolvimento terá como consequência, após sua execução, um incremento do montante de poupança espontânea da economia, que possibilitará a continuação do processo. Propõe-se, porém, previamente, o problema de como conseguir os recursos para a sua realização, o que importa em aumentar o volume de poupança concomitantemente com a sua implementação, o que implica na elevação simultânea da taxa de poupança do programa. Como esse resultado depende de condições institucionais e estruturais da economia, qualquer política destinada a alcançá-la a curto prazo encerra o risco de não produzir senão efeitos limitados. Desta maneira, o aumento da taxa de poupança global da economia deverá ser conseguida através do aumento da poupança pública, o qual, por sua vez, poderá ser atingido mediante um complexo de medidas: compressão das despesas públicas correntes, melhoria do rendimento da máquina fiscal, elevação da incidência tributária e, finalmente, captação de recursos privados utilizáveis para despesa de consumo, através de elevação das tarifas dos serviços públicos deficitários. O aumento que dessa maneira, se obterá na poupança interna terá de ser, ao menos em uma fase transitória, complementado com recursos estrangeiros.

a) - Recursos Públicos

As medidas que vêm sendo programadas a fim de aumentar os recursos públicos para investimentos baseiam-se em elevação seletiva da incidência tributária, através do reajustamento de alguns impostos e da criação de outros, e na compressão das despesas correntes. Os recursos afluirão para os diferentes setores através dos fundos especiais ou de verbas consignadas anualmente no orçamento.

O fundo especial tem a vantagem de assegurar um fluxo regular de recursos para investimentos no setor, possibilitando, assim, o planejamento a médio prazo, sem o risco, muito frequente nas obras públicas, de paralisação dos empreendimentos quando o Tesouro se vê em dificuldades financeiras. O Fundo Rodoviário Nacional, criado em 1945, constitui um exemplo do sucesso que pode obter a política de desenvolvimento setorial, quando vinculada a um tributo com destinação específica.

É claro que do ponto de vista teórico, ou mesmo quando examinado sem ter em conta as condições próprias do país, o fundo específico apresenta algumas desvantagens pois a sua multiplicação pode dar origem a sérias distorções na orientação dos investimentos, com o risco de super-investimentos em alguns setores enquanto outros se atrasam devido à deficiência de recursos. Além disso, a existência de fundos vinculados dá ao orçamento público uma rigidez incompatível com os princípios de técnica orçamentária e de política financeira, que pressupõe flexibilidade na elaboração anual da Lei de Meios. Como, porém, o fundo específico representa praticamente a única maneira de se garantir recursos públicos para investimentos, é óbvio que mais vale assumir o risco de certas distorções na orientação dos investimentos do que arriscar-se a não realizá-los. Assim sendo, nas atuais condições brasileiras, o fundo específico, apesar de suas contra-indicações técnicas, continua a ser um método relativamente eficaz para o levantamento de capitais. Há que considerar, também, que, depois da criação do Fundo de Reparelhamento Econômico, que é um fundo inespecífico, - uma vez que sua aplicação está sujeita ao critério do Banco, podendo ser distribuído em maior ou menor proporção entre os diferentes setores, - o risco de super-investimento setorial já não é tão imediato. Realmente, verificando-se excesso em determinado setor, procurará o Banco concentrar as disponibilidades do Fundo de Reparelhamento nos campos menos favorecidos. O aludido Fundo, assim, pode exercer um papel equilibrador nos investimentos setoriais.

Além dos quatro fundos especiais já existentes, diretamente relacionados com problemas de desenvolvimento econômico - Rodoviário Nacional, Federal de Eletrificação, de Pavimentação e do Reparelhamento Econômico - deverão ser criados mais dois, destinados ao reparelhamento dos portos e da marinha mercante. Haverá, assim, seis fundos especiais, sendo cinco específicos, porque ligados ao desenvolvimento de determinado setor, e um inespecífico, o do Reparelhamento Econômico, cujos recursos podem ser distribuídos por todos os setores básicos.

Em complemento aos recursos proporcionados pela arrecadação destes fundos, cada setor será contemplado com verbas orçamentárias correspondentes à diferença entre os seus recursos próprios e o custo das obras programadas. O fato do financiamento das obras de determinado setor ser feito concomitantemente com os recursos de fundos especiais e de verbas orçamentárias normais constitui uma fonte de dispersão e, portanto, de desperdício de recursos. Melhor coordenação de esforços durante a elaboração ou mesmo a execução orçamentária poderá contribuir para a atenuação desses aspectos negativos.

A utilização dessas verbas orçamentárias dependerá, evidentemente, da obtenção de um saldo suficiente no balanço entre a receita pública e as despesas correntes. A obtenção desse saldo só será possível, por outro lado, se a despesa corrente aumentar menos que a receita, o que será conseguido pela compressão daquela e a expansão desta. A adoção de uma política mais realista na fixação das tarifas dos serviços públicos contribuirá para aliviar o orçamento do peso dos subsídios que hoje são concedidos às organizações deficitárias.

Um regime tarifário para os serviços públicos capaz de cobrir o custo de operação dos mesmos e ainda de proporcionar recursos para a sua expansão, tem duplo efeito favorável sobre o nível da poupança do País. De um lado, a liberação da carga que os subsídios desse tipo representam para o orçamento público aumentará a capacidade de poupança do Governo. De outro, o fato de alguns desses serviços ficarem em condições de financiar, total ou parcialmente, a sua própria expansão, podendo assim dispensar parte dos recursos públicos, liberará fundos para investimentos em outros setores.

Até recentemente se adotava no país uma política de tarifação dos serviços públicos incompatível com as condições de oferta e procura dos mesmos. Com base na situação do mercado de serviços públicos, podem-se distinguir três critérios de tarifação:

- i) - tarifa de subsídio, que é indicada para os casos em que a procura pelo serviço é inferior à capacidade das facilidades existentes, objetivando-se incrementar a utilização das mesmas;
- ii) - tarifa-igual-ao-custo, critério aplicável quando há relativo equilíbrio entre a capacidade oferecida e a procura; neste caso a tarifa deve cobrir o custo do serviço, proporcionando inclusive recursos para a sua expansão normal; é a tarifa neutra que não visa a incentivar nem desencorajar a utilização dos serviços;
- iii) - tarifa de desenvolvimento, é o critério indicado para as situações de procura superior à oferta, caso em que a sobre-tarifação visa a desencorajar a procura e, ao mesmo tempo, proporcionar os recursos necessários para a rápida e anormal expansão das facilidades.

O Brasil passou por um período em que a procura pela maioria dos serviços básicos excedia, por larga margem, a capacidade das facilidades existentes, situação que, aliás, ainda permanece em certos casos. Não obstante, manteve-se o critério da tarifa de subsídio, o que, ao fomentar a procura e dificultar, por falta de recursos, a expansão da oferta, contribuiu para tornar ainda mais acentuada a crise nos setores de serviços básicos, principalmente de transportes e energia. As repercussões da política foram tanto mais graves quanto se atravessava uma fase de fortes pressões inflacionárias, que foram intensificadas pela necessidade de destinar recursos públicos para a cobertura do deficit de operação dos serviços e proporcionar meios para a expansão das facilidades. Felizmente já se tomou consciência dos inconvenientes de tal política, tendo os reajustamentos tarifários no setor de transportes e comunicações, realizados em 1956 constituído o primeiro ~~passo para uma política mais racional nesse setor.~~ Espera-se, agora, a extensão da orientação, com as novas diretrizes tarifárias para os serviços de energia elétrica.

b) Recursos estrangeiros

A deficiência da poupança interna pode ser obviada pela entrada no país de poupança estrangeira, sob a forma de empréstimos ou de investimentos diretos. O influxo de recursos do exterior para o financiamento do programa de desenvolvimento econô

nico, além de tornar possível a realização de um volume de investimentos superior aquele que seria permitido pela poupança interna, contribui para aliviar a pressão sobre o balanço de pagamentos, do programa, que geralmente envolve volumosas importações de equipamento. Atua, portanto, positivamente sobre o volume dos recursos e sobre a capacidade para importar, dois pontos críticos do processo de desenvolvimento econômico. Sabendo-se que no presente quinquênio o balanço de pagamento do país está sobrearregado com o peso das amortizações de empréstimos contraídos anteriormente, torna-se mais premente conseguir-se um fluxo substancial de investimentos e empréstimos estrangeiros, sob pena de não se dispor de divisas suficientes para cobrir as importações correntes e mais aquelas exigidas pelo desenvolvimento econômico.

Com o fim de levantar os recursos em moeda estrangeira, para o programa de desenvolvimento, entablaram-se negociações com o Governo dos Estados Unidos da América, as quais foram bem sucedidas, estando assegurado o financiamento da importação de equipamento para o programa de transportes e para a agricultura. No que toca ao programa de energia elétrica e de desenvolvimento industrial, vários projetos já contam com financiamento específico, achando-se em curso negociações para o financiamento das importações necessárias a vários outros.

Novo acordo de compra de excedentes agrícolas, firmado com o Governo Americano, proporcionará vultosos recursos (cerca de 7 bilhões de cruzeiros) para o financiamento das despesas em moeda nacional com o programa de desenvolvimento.

Além dos empréstimos obtidos diretamente do Governo Americano, outros recursos serão obtidos pelas empresas privadas, sob a forma de "supplier's credits", para financiamento da importação de maquinaria, principalmente de procedência europeia. Por outro lado, empresários estrangeiros estão se mostrando cada vez mais interessados em participar diretamente no desenvolvimento econômico do Brasil, com a realização de investimentos diretos, principalmente no setor industrial.

Desta maneira, tem-se como certo que durante a execução do programa de desenvolvimento haverá um influxo de capital estrangeiro em volume suficiente não só para compensar as amortizações de compromissos anteriores, que deverão ser atendidas, mas também para proporcionar um incremento líquido de recursos, tornando possível a efetivação de um volume de investimento superior a formação de poupança no país.

O PROCESSO INFLACIONÁRIO E SUAS CONSEQUÊNCIAS

1. Introdução

O desenvolvimento da economia brasileira ao longo do período de após-guerra vem sendo acompanhado da intensificação geral do processo inflacionário. Uma corrente de opinião considera esse fato perfeitamente normal, chegando mesmo a justificar o recurso à inflação como meio eficiente de acelerar o ritmo de capitalização. Outra corrente, ao contrário, insiste sobre os aspectos negativos da inflação sobre o desenvolvimento econômico e preconiza condições de estabilidade monetária como as mais condizentes com um rápido e equilibrado crescimento da economia.

No presente capítulo, examinaremos os principais fatores que têm determinado a inflação no Brasil e seus efeitos sobre a economia nacional, no último decênio, procurando, ao mesmo tempo, constatar até que ponto procedem os argumentos apresentados pelas mencionadas correntes de opinião a respeito do problema.

Antes de entrar, porém, no exame do problema específico do Brasil, teceremos algumas considerações de ordem geral a respeito da inflação.

2. Conceito, condições e formas de inflação

A inflação, no caso de um processo aberto, manifesta-se por meio da elevação do nível geral dos preços. Conforme os fatores que a determinam, apresenta duas modalidades principais: a inflação de rendimentos e a inflação de custos. Em fase mais avançada do processo inflacionário essas duas modalidades se combinam e se reforçam mutuamente, dando lugar ao que se denomina espiral inflacionária.

a) - Inflação de rendimentos

Esse tipo de inflação também denominado inflação induzida, caracteriza-se por um excesso de procura sobre a disponibilidade de mercadorias e serviços, aos preços correntes, do que resulta a elevação do nível geral dos preços.

Um excesso persistente da procura, e, portanto, uma inflação contínua, somente poderá manifestar-se em face de uma oferta inelástica de mercadorias e serviços, o que geralmente ocorre quando a economia se encontra em situação de pleno emprego, operando com plena utilização de sua capacidade produtiva (*) ou ain

(*) A distinção entre a situação de pleno emprego, que geralmente se refere principalmente à mão-de-obra, e a de plena utilização da capacidade produtiva (pleno emprego do estoque de capital), é de importância fundamental em uma economia subdesenvolvida. Isso porque, neste tipo de economia, o estoque de capital - do qual decorre a capacidade produtiva - constitui um fator escasso relativo à força de trabalho. Em consequência, a plena utilização da capacidade produtiva é alcançada antes do pleno emprego da mão-de-obra. E uma vez atingida a primeira, não mais é possível obterem-se acréscimos significativos da produção, não obstante a existência de contingente ocioso de mão-de-obra, visto ser muito baixa a produtividade marginal deste.

da, sujeita a pontos de estrangulamento, que impedem aumentos da produção capazes de acompanhar o crescimento da procura monetária.

Quando a economia se caracteriza pelas condições de subemprego, em que existem disponibilidades ociosas de mão-de-obra, energia, matérias-primas, máquinas e equipamentos, etc., é sempre possível aumentar substancialmente o volume da produção, a fim de atender o aumento da procura. Em tais condições, aumentos sucessivos desta, terão como contrapartida aumentos correspondentes da produção, com preços relativamente estáveis. A medida, porém, que os fatores ociosos forem sendo utilizados e comecem a aparecer os pontos de estrangulamento em setores estratégicos da economia, a oferta torna-se cada vez menos elástica, ou seja, menos sensível às variações nos preços, e o aumento da procura passa a fazer-se sentir cada vez mais no sentido de elevar o nível dos preços. Eventualmente, atinge-se uma situação caracterizada pela plena utilização do estoque de capital existente, ou pelo pleno emprego dos fatores que torna a produção e, portanto, a oferta de bens, relativamente estável, em curtos períodos. O processo inflacionário passa a manifestar-se, então, com intensidade crescente à medida que aumenta a procura monetária.

No entanto, mesmo após atingido o pleno emprego dos fatores, a disponibilidade de bens poderá continuar crescendo sensivelmente, se o país, contando com elevada capacidade de importar, estiver em condições de aumentar substancialmente o volume de suas aquisições no exterior. Contudo, essa possibilidade torna-se cada vez mais limitada à medida que se intensifica o processo inflacionário. Isso porque, dos quatro elementos que determinam a capacidade de importar - as reservas monetárias internacionais do país, o volume das exportações, a relação de preços do intercâmbio e a entrada líquida de capitais estrangeiros - o primeiro tende a esgotar-se rapidamente, a medida que se incrementam as importações, e os demais são afetados negativamente pela inflação.

Dada uma oferta inelástica, o excesso de procura poderá resultar do fato de a comunidade - consumidores, empresas e Governo - tentar dispendir em bens de consumo e investimentos mais do que permitem suas rendas correntes, ou melhor, além da disponibilidade de bens que constitui a contrapartida dessas rendas. Isso acontece quando um ou mais setores da economia está tentando obter parte da renda real superior à que lhe corresponde sem que os demais setores estejam de acordo em reduzir sua participação naquela renda ou se vejam obrigados a aceitar uma menor participação, por força das circunstâncias.

Tal excesso de procura poderá ter origem no setor público ou no setor privado da economia ou em ambos simultaneamente. No primeiro caso, o Governo, em seus vários graus, estará realizando despesas superiores às receitas que recebe através da arrecadação de impostos e outras contribuições, bem como as oriundas de empréstimos subscritos com poupanças do público, ou seja, com recursos que o público deixa de gastar. As contas do Governo apresentarão deficits e, a fim de cobri-los, recorre-se à emissão de papel-moeda ou ao crédito bancário, com o conseqüente aumento, dos meios de pagamento à disposição do público. O excesso do dispendio governamental pode dever-se aos gastos correntes (consumo), aos investimentos governamentais ou a ambos simultaneamente.

No setor privado, o excesso de procura poderá decorrer dos gastos, seja do público consumidor, seja das empresas. No primeiro caso os consumidores estarão gastando mais do que permi-

tem suas rendas presentes, surgindo uma procura excedente no mercado de bens de consumo. O uso exagerado do crédito, através das vendas a prestação, constitui, via de regra, um dos fatores responsáveis por esse fato. O excesso de gastos com o consumo, transfere-se para os setores produtivos, que recebem a maior procura exercida pelo público sobre as mercadorias e serviços que produzem. No segundo caso o excesso de procura decorre dos investimentos das empresas, inclusive em estoques de mercadorias, financiadas pelo crédito bancário, em vez de o ser pelas poupanças das empresas (lucros não distribuídos) ou as poupanças do público, estas obtidas por meio da emissão de ações e obrigações.

O excesso de procura poderá ainda ter origem no setor externo da economia, ou melhor, nas relações econômicas do país com o exterior. Isso acontece quando se verifica persistente aumento do valor das exportações sobre o das importações - que se expressa pelo saldo positivo no balanço de pagamentos - resultante, por exemplo, da alta dos preços e ou do incremento do volume das exportações de mercadorias e serviços. Esse fato gerará uma expansão da renda no setor exportador, que se propagará para os demais setores da economia, conforme o conhecido mecanismo do multiplicador. O aumento cumulativo da renda, combinado com uma oferta inelástica no mercado interno, criará um excesso de procura monetária, de sorte que os preços se elevarão gradativamente em todos os setores da economia. (*) Isso ocorre, embora o aumento das exportações propicie a expansão das importações e o consequente aumento da oferta de bens no mercado interno. Parcela importante do aumento da renda será aplicada na aquisição de mercadorias de produção interna, que se apresenta, na hipótese, relativamente inelástica; e grande parte dessas mercadorias não é substituível por produtos importados, sobretudo quando, como acontece em geral nos países da América Latina; a adoção de critérios seletivos de importação reduzem fortemente a possibilidade de importar bens susceptíveis de produção no país, especialmente bens de consumo.

É importante salientar que, seja qual for o caso, o excesso de procura somente poderá manifestar-se se forem aumentados, concomitantemente, os meios de pagamento, pois a procura e a oferta se exercem, na economia moderna, através da moeda. O excesso de procura do Governo e das empresas não poderá concretizar-se sem que haja aumento da moeda em circulação ou expansão do crédito bancário. Na hipótese de saldo positivo no balanço de pagamento, o excesso de renda monetária somente poderá propagar-se para o setor interno da economia se a Autoridade Monetária permitir que as divisas correspondentes sejam vendidas livremente aos bancos, do que resultará um aumento dos meios de pagamento. No entanto, é possível que, em períodos curtos de tempo, o excesso de procura possa expressar-se também através do uso mais intenso dos meios de pagamento em poder do público, ou seja, através do aumento da velocidade de circulação da moeda.

(*) - No caso de deficit no balanço de pagamentos, decorrente de, por exemplo, aumento do valor das importações sobre o das exportações, tem-se, evidentemente, situação inversa: haverá saída líquida de rendas para o exterior que reduzirá a pressão da procura monetária sobre o mercado interno de mercadorias e serviços, atenuando-se, assim, a pressão inflacionária.

b) - Inflação de Custos

Mesmo na ausência de qualquer excesso de procura global, o nível geral dos preços poderá elevar-se, sob a pressão de forças que atuam do lado dos custos. É o que poderá ocorrer quando aumentam os custos de produção, em resultado de, por exemplo, elevações de salários sem melhoras simultâneas na produtividade (tentativas de aumentar a participação dos trabalhadores na renda nacional), aumentos de impostos (tentativas do Estado de aumentar sua participação na renda nacional), aumentos das tarifas de transportes, etc., independentemente ou não da existência prévia de pressões inflacionárias. Causa semelhante poderá ocorrer, ainda, quando os custos se elevam em resultado de alta nos preços das importações e exportações, determinadas quer pelo aumento dos preços no exterior (em moeda estrangeira), quer por uma depreciação cambial. Nesses casos, temos a inflação de custos ou inflação autônoma.

Seja qual for a origem da elevação dos custos, ela tende a reduzir os lucros dos empresários, ou seja, sua participação na renda nacional. E se os homens de negócios não estiverem dispostos a esse sacrifício, procurarão transferir a alta dos custos para o consumidor, elevando seus preços de vendas. E não encontrarão dificuldades em fazê-lo, sempre que puderem contar com maior volume de crédito bancário a fim de continuar financiando suas atividades a custos mais altos. A expansão do crédito, ao aumentar os meios de pagamento a disposição do público, manterá elevada a procura monetária, apesar dos preços mais altos, o que permitirá aos empresários manterem suas margens habituais de lucro.

c) - A espiral Inflacionária

As duas modalidades de inflação descritas, combinam-se, via de regra, reforçando-se mutuamente. A alta dos preços decorrente de uma procura excedente determina, mais cedo ou tarde, aumentos de salários e de outros elementos que constituem os custos de produção, induzindo posterior elevação destes, a qual, por sua vez, reforça a tendência ascendente dos preços. Nesse caso, a inflação de rendimentos combina-se com a de custos, dando lugar à chamada espiral preço-custo, que caracteriza as fases mais adiantadas do processo inflacionário.

Suponha-se, a título de exemplo, que o Governo e as empresas privadas insistam em seu propósito de efetivar investimentos superiores a suas rendas correntes, recorrendo para isso ao crédito bancário, enquanto a comunidade não esteja disposta a reduzir seu dispêndio com bens de consumo. Daí resultará uma alta de preços e do custo da vida, com a inevitável queda da renda real dos trabalhadores. Estes procurarão defender-se, - da alta de preços e da deterioração de seus padrões de vida, - através de aumentos salariais. Se os primeiros setores persistirem em seu propósito, o Governo incidindo em deficit orçamentários e as empresas procurando neutralizar a elevação dos salários com novas altas de preços, os trabalhadores exigirão novos aumentos de salários. E assim sucessivamente. Estabelece-se, então, um círculo vicioso entre a alta dos preços e a dos salários, ou seja, a espiral preço-salário.

d) - A Ação do Governo

A análise precedente indica que, seja qual for a sua origem, a inflação somente poderá manifestar-se através de um aumento dos meios de pagamento. Ou melhor, através do aumento do papel-moeda em circulação, visto que o crédito bancário e sua contrapartida, que são os depósitos, apenas poderão aumentar em função da primeira, dado existir uma relação legal entre o encaixe dos bancos comerciais e o montante dos depósitos por eles mantidos. Comprova-se que é decisiva a ação do Governo sobre o processo inflacionário, quando não se submete a uma disciplina a emissão de papel-moeda. No caso do Brasil, como será visto quando se examinar o processo, esta sendo adotada a orientação correta, procurando o Governo atual combater os deficits orçamentários, ao mesmo passo que as Autoridades Monetárias determinam providências para conter o alargamento excessivo do crédito, elementos decisivos, sem dúvida, para contenção dos meios de pagamento.

e) - Desenvolvimento Econômico e Inflação

O desenvolvimento econômico, por melhor programado que seja, acarreta certo grau de inflação, em decorrência de duas razões principais. Em primeiro lugar, o processo de desenvolvimento é acompanhado de modificações estruturais da economia, que se caracterizam pela transferência de fatores do setor primário para os setores secundário e terciário. Dadas as imperfeições existentes no mercado de fatores, que dificultam aquela transferência, o rápido crescimento e diversificação da procura contrastam com uma oferta relativamente inelástica de equipamentos, produtos intermediários, mão-de-obra especializada, etc., com a conseqüente pressão para a alta dos preços dos fatores e dos custos de produção. Em segundo lugar, nas primeiras fases do processo de desenvolvimento, os gastos com investimentos são consideráveis em relação ao crescimento da oferta de mercadorias e serviços, principalmente na criação de capital social, como facilidades de transporte, energia, educação, etc., via de regra, de longo período de maturação e elevado coeficiente de capital por unidade de produto, daí resultando pressões inflacionárias adicionais.

Mas, ainda aqui, as mencionadas pressões inflacionárias somente poderão se transformar em inflação aberta, porque as Autoridades Monetárias concordam em expandir a oferta monetária, seja porque consideram uma alta moderada de preços necessária para facilitar o desenvolvimento, seja porque uma parte dos investimentos governamentais nos setores básicos da economia não possa deixar de ser financiada com o recurso ao crédito bancário ou a emissão de papel-moeda.

No entanto, quando moderada, essa inflação pode mesmo ser desejável, pelos estímulos que cria, notadamente com relação à tomada de riscos e por seus efeitos positivos sobre a taxa de poupança. Acresce que se os investimentos públicos e privados estiverem sujeitos a um programa preestabelecido de metas, com vistas a orientá-los para os setores de maior produtividade social, essa inflação tenderá a regredir, após certo prazo, a medida que frutifiquem aqueles investimentos e se complete a infraestrutura da economia.

Na ausência, porém, de uma orientação prioritária dos investimentos e de uma política monetária e fiscal adequada,

QUADRO 1 - INDICES DE PREÇOS E DO CUSTO DA VIDA

(Médias mensais - 1948/1956)

ANO	Índice Geral dos Preços*	Preços por atacado			Custo da vida no Distr. Federal	
		Geral	Produtos Agrícolas	Produtos Industriais	Total	Alimentação

VARIAÇÕES PERCENTUAIS EM RELAÇÃO A 1948

1948	100	100	100	100	100	100
1949	107	109	113	105	104	105
1950	118	124	137	109	111	114
1951	138	148	166	129	123	129
1952	153	160	189	139	140	155
1953	175	188	214	160	157	183
1954	222	245	276	211	190	221
1955	257	277	311	240	233	275
1956	308	330	360	298	280	340
1957**	349	370	390	350	322	391

VARIAÇÕES PERCENTUAIS EM RELAÇÃO AO ANO ANTERIOR

1948	-	-	-	-	-	-
1949	107	109	113	105	104	105
1950	110	114	121	104	107	109
1951	117	119	121	118	111	113
1952	111	110	114	108	114	120
1953	115	115	113	115	112	118
1954	127	130	129	132	121	121
1955	116	113	113	114	123	124
1956	120	119	116	124	120	124
1957**	113	112	108	118	115	115

*- Média geométrica dos índices de preço por atacado, custo da construção e do custo da vida no Distrito Federal.

** - Dados provisórios.

FONTE - Conjuntura Econômica.

Governo e empresas privadas poderão persistir em tentativas de executar planos excessivamente ambiciosos de expansão econômica, incidindo em gastos com investimentos muito superiores às poupanças que a comunidade está disposta a efetuar ou que possam ser financiados por capitais provenientes do exterior. Recorrer-se-á sistematicamente à emissão de papel-moeda e ao crédito bancário, criando, assim, persistente excesso de procura que forçará a alta dos preços. Ocorre, nesse caso, modalidade especial de inflação de rendimento, ou seja, a inflação de investimento.

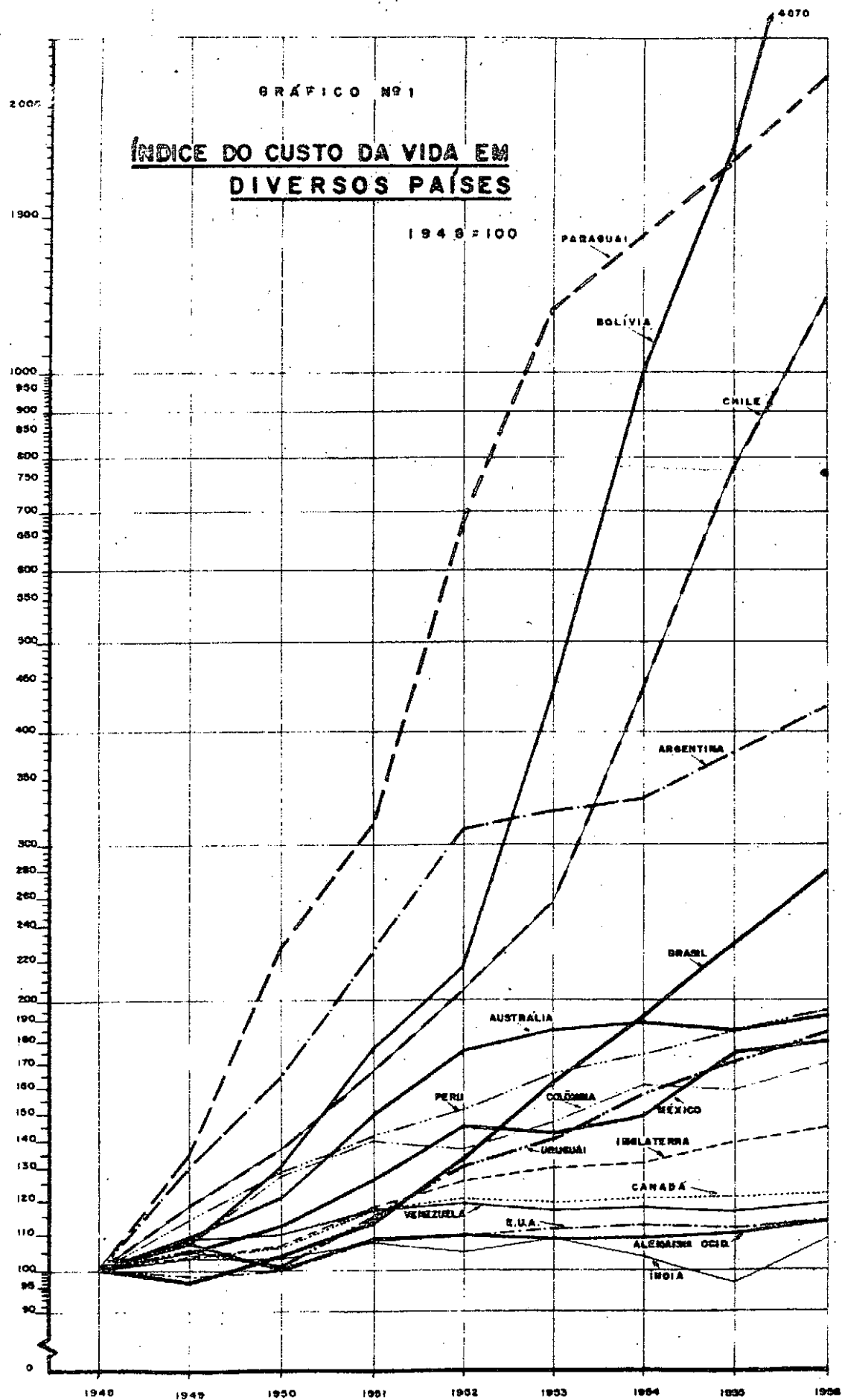
Eventualmente, a inflação poderá evoluir para uma fase aguda, em que preços e custos sobem rapidamente, muito além do que poderia ser exigido pelo ritmo de desenvolvimento, com sérias repercussões sobre a estrutura econômica e política do país e comprometendo o próprio ritmo de formação do capital.

Destarte, o problema mais relevante com relação à inflação é evitar que o processo ultrapasse a fase moderada, ou fazer que a ela regreda, no caso de já se encontrar em estágio avançado. A escolha não está entre desenvolvimento com inflação ou estabilidade monetária com estagnação econômica, pois que o desenvolvimento de tipo inflacionário é ilusório e de certa duração, ao passo que a estabilidade monetária não é incompatível com o desenvolvimento econômico, senão que empresta continuidade e equilíbrio a esse processo. É admissível, entretanto, uma posição intermédia, em que se tolere temporariamente um certo grau de inflação, por vezes inevitável e compatível com a preservação do desenvolvimento, mas todas as medidas são tomadas no campo monetário e fiscal, a fim de assegurar o controle do processo e evitar que a alta de preços ultrapasse determinado limite.

3. Ritmo de Inflação

A inflação brasileira não é um problema recente. Ela vem manifestando-se secularmente, em ritmo maior ou menor conforme a época.

O processo inflacionário intensificou-se surpreendentemente, todavia, no último decênio, apresentando uma agudeza sem precedentes na história brasileira. Haja vista que o nível geral dos preços mais que triplicou no período de 1948-57; o índice geral dos preços por atacado se elevou de 270%, enquanto o dos produtos agrícolas alçou-se de 290% e o dos produtos industriais de 250%, no mesmo período. O custo da vida no Distrito Federal, por sua vez, elevou-se de 222%, enquanto o da alimentação atingiu, em 1957, quase 4 vezes o nível de 1948. Na base dos índices do custo da vida a inflação apresentou ritmo crescente, que atinge o seu máximo no biênio de 1955-56, quando a taxa de elevação



ESCALA LOGARÍTMICA

dêssas ~~índices~~ ~~foi~~ de 22%, em média, para o total, e de 24% para a alimentação. Somente no segundo semestre de 1956 começou a se manifestar um abrandamento relativo ao ritmo inflacionário, sendo que, em 1957, foi de apenas 15%, ou seja, o mais baixo do último quadriênio.

A intensidade do ritmo da inflação no Brasil torna-se, do mesmo modo, surpreendente quando comparada com a de outros países. Pelo gráfico nº 1 pode-se ver que em uma amostra de 15 países, o Brasil foi superado somente pela Argentina, Chile, Bolívia e Paraguai, no tocante à alta do custo da vida, no período em questão. E nota-se que naquele grupo de países estão a Austrália, a Índia, o México, a Colômbia e a Venezuela, que vêm apresentando ritmo satisfatório de desenvolvimento, sem inflação (caso da Índia) ou com inflação muito mais moderada. São justamente os países em que menor tem sido o ritmo de crescimento - Bolívia, Paraguai, Chile e Argentina - que apresentam os mais elevados índices de inflação. Não parece existir, portanto, correlação entre o desenvolvimento econômico e a intensidade do processo inflacionário.

4 - Identificação dos Fatores Inflacionários

a) - As pressões inflacionárias e a expansão dos meios de pagamento

As tentativas do Governo, em seus vários níveis e das empresas privadas de realizarem, em seu conjunto, investimentos superiores às poupanças planejadas pela população e ao que o país recebe do exterior, têm constituído o fator dominante da pressão inflacionária no Brasil, nos últimos dez anos.

O aceleramento, no pós-guerra, do processo de industrialização e urbanização, criou amplas oportunidades e estímulos ao investidor nacional, enquanto, por outro lado, o Governo foi cada vez mais impulsionado a expandir seus investimentos, tendo em vista seja acrescer sua própria capacidade de prestar serviços, seja aumentar a capacidade produtiva do conjunto da economia, eliminando os pontos de estrangulamento e realizando iniciativas pioneiras em setores básicos ainda pouco atrativos aos investimentos privados. Infelizmente não se criaram simultaneamente estímulos para acrescer a propensão a poupar e, até 1953, também a entrada de capitais estrangeiros, de sorte que as disponibilidades de poupança têm sido insuficientes para atender aos planos de investimentos do Governo e dos homens de negócio. Em resultado, estes têm efetuado gastos com investimentos superiores ao valor, a preços correntes, daquelas disponibilidades, para isso recorrendo, em esca

la crescente, ao crédito bancário. Dada a existência de pontos de estrangulamento em setores estratégicos da economia, tais como a escassez de mão-de-obra qualificada, energia e transporte, a insuficiente capacidade de importar, etc., aquêle fato tem redundado mais em alta de preços do que propriamente incremento no volume dos investimentos.

A essa inflação de investimentos, vem sobrepondo-se uma crescente inflação de custos, induzida, em grande parte, pela primeira. O contínuo aumento do custo da vida - decorrente da procura monetária em rápida expansão que se defronta no mercado com uma oferta inelástica de bens de consumo, principalmente de gênerosalimentícios (*) - tem determinado reajustamentos cada vez mais freqüentes nas taxas de salário, os quais, por sua vez, ao aumentarem os custos de produção, intensificam a alta dos preços. Já se atingiu, assim, aquêle estágio da inflação que se caracteriza pelo círculo vicioso entre o aumento dos preços e dos salários, ou seja, o da espiral preço-salário.

Ademais, continuaram a ser sentidas as pressões inflacionárias oriundas do exterior, se bem que substancialmente atenuadas em relação àquelas reinantes durante a IIª Guerra Mundial e imediato após-guerra.

Alega-se freqüentemente que a inflação brasileira é um subproduto do desenvolvimento econômico. Não há dúvida que uma certa pressão inflacionária é inevitável na atual fase do processo de desenvolvimento. Ela decorre, em grande parte, do fato de serem necessários investimentos consideráveis nos setores básicos da economia, investimentos que por terem longo período de maturação, pas- sam a contribuir somente com grande atraso para acrescer a disponi-

(*) - Os seguintes fatores principais podem ser apontados como de terminantes da insuficiência e a inelasticidade da oferta de gêneros alimentícios, que se apresentam sobretudo nos - grandes centros urbanos. Primeiro, a incapacidade da produção agrícola em responder à procura crescente de alimentos, o que decorre do fato de grande parte da lavoura ligada ao mercado interno ainda operar em bases precapitalistas, caracterizadas pelo emprêgo de uma tecnologia rudimentar, que se desenvolve muito lentamente. A persistência do controle de preços dos alimentos tende a agravar essa situação, posto que constitui um permanente desestímulo à ampliação das culturas. Segundo, a inadequada distribuição da produção agrícola destinada ao consumo interno, que resulta das dificuldades de transporte para o escoamento das safras e da deficiente organização comercial.

bilidade de mercadorias e serviços, enquanto determinam aumentos do fluxo da renda em toda a fase de sua realização. A pressão inflacionária que daí resulta é, no entanto, de natureza moderada e não pode ser invocada para explicar o acentuado ritmo da inflação observado no país. Este decorre, principalmente, do fato de o setor governamental e o setor privado, em seu conjunto, persistirem em suas tentativas de realizar investimentos reais muito superiores às disponibilidades de recursos propiciadas pela poupança interna e o ingresso líquido de recursos do exterior.

É evidente que esse fato não ocorreria e a inflação não teria atingido o ritmo e a extensão observadas sem que as Autoridades Monetárias e o sistema bancário fornecessem ao público ampla e crescente oferta de meios de pagamento. O Governo e as empresas não teriam, sem essa oferta, os fundos necessários para financiar seus gastos excessivos com investimentos e, ao mesmo tempo, cobrir as próprias despesas correntes, a preços continuamente em alta.

As Autoridades Monetárias, salvo algumas exceções relativas a curtos períodos, têm seguido ou seguirão, pelo menos até o primeiro semestre de 1954, uma política monetária francamente expansionista, fornecendo ao sistema bancário os recursos necessários à contínua expansão do crédito. A rápida expansão deste e dos meios de pagamento em geral (vide quadro nº 2), tem constituído, assim, condição sine qua non para a persistência do processo inflacionário.

O gráfico nº 2 põe em evidência o estreito paralelismo existente entre as variações nos meios de pagamento e nos preços. Como indica, a disponibilidade de bens tem crescido lentamente, de sorte que a contínua e intensa expansão dos meios de pagamento tem determinado - através de seus efeitos sobre a procura monetária - acentuada e concomitante elevação do nível geral dos preços. Esta, por sua vez, tende a refletir-se em maiores necessidades de meios de pagamento, de sorte que parte do aumento da massa monetária visa satisfazer tais necessidades.

A velocidade de circulação de moeda, por sua vez, apresentou tendência decrescente entre 1948 e 1953. Esse fato é uma evidência de que a alta de preços foi mantida mais pelo aumento da quantidade dos meios de pagamento do que pelo uso mais intensivo dos mesmos naqueles anos. No triênio de 1954/56, porém, a velocidade de circulação elevou-se fortemente, sobretudo em 1956, o que parece indicar que os esforços das Autoridades Monetárias no sentido de reduzir a pressão inflacionária naqueles anos foram compensados, em parte, pela utilização mais intensiva da massa monetária. Esse fato pode ser explicado pelas expectativas inflacionárias extremamente arraigadas entre os homens de negócio e o público em geral, habituados que estão ao caráter transitório e fragmentário dos esforços do Governo no combate à inflação. Essa é uma das razões por que qualquer política de estabilização precisa ser seguida por período bastante longo, a fim de surtir o efeito desejado. Finalmente, em 1957, ano em que houve grande expansão dos meios de pagamento, a velocidade de circulação da moeda decresceu sensivelmente.

QUADRO 2 - MEIOS DE PAGAMENTO, SEGUNDO A COMPOSIÇÃO

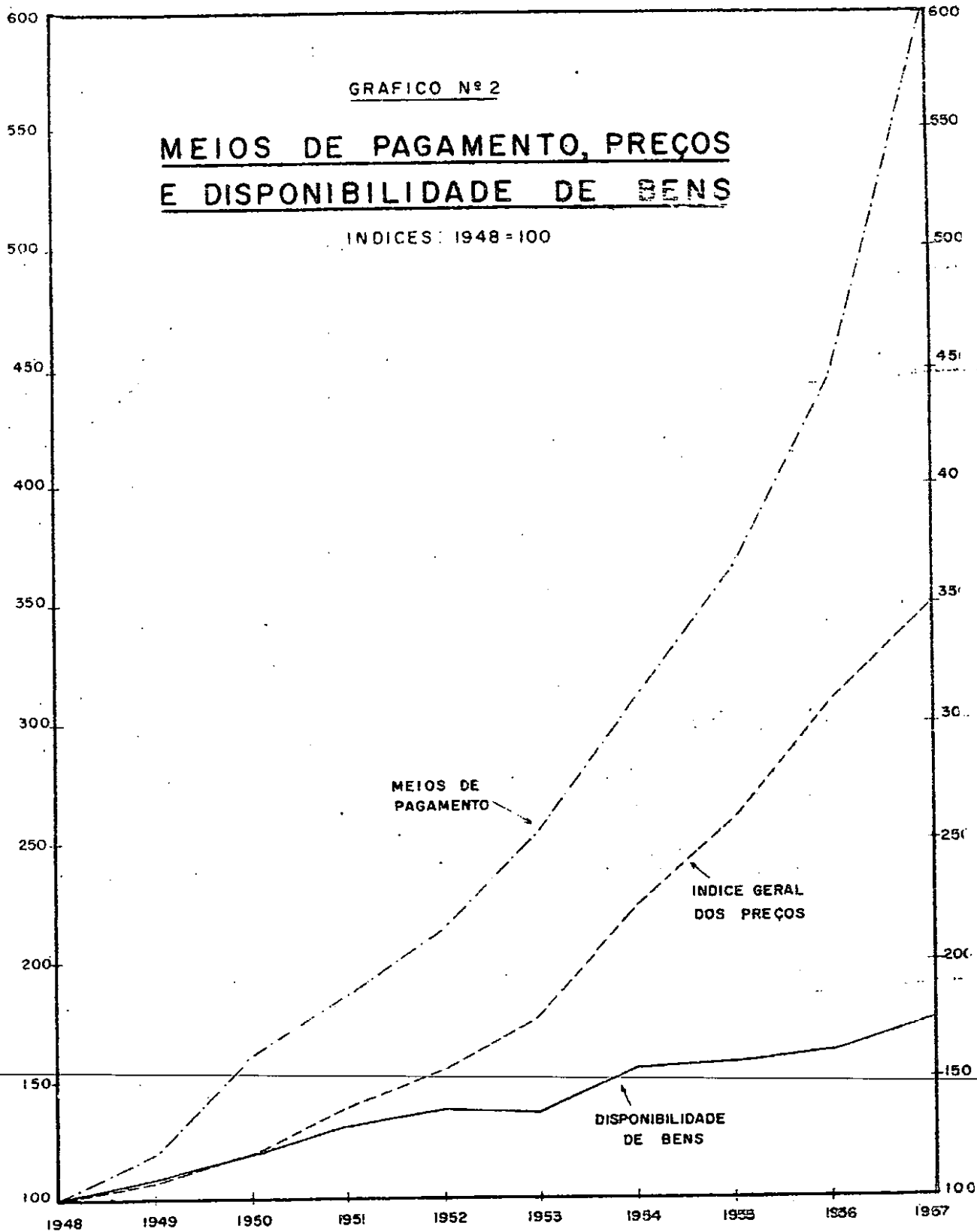
(Em bilhões de cruzeiros)

ANO	Saldos em 31-XII			Variação do total dos meios de pagamento			Velocidade de circulação	
	Papel moeda em poder do público	Moeda escritural	Total	Absolutas	Percentuais		Dos meios de Pagamento em relação ao PNB	Da moeda escritural
					Em relação a 1948 (1948=100)	Em relação ao ano anterior		
1946	16,8	28,4	45,2	-	- 8	-	-	-
1947	16,9	29,5	46,3	+ 1,1	- 6	+ 2,5	94	-
1948	17,7	31,4	49,1	+ 2,7	-	+ 5,9	100	-
1949	19,4	38,8	58,2	+ 9,1	+ 19	+ 18,6	97	-
1950	25,1	53,2	78,3	+ 20,2	+ 60	+ 34,7	94	-
1951	28,4	62,2	90,6	+ 12,2	+ 85	+ 15,6	89	113
1952	31,5	72,6	104,2	+ 13,6	+ 112	+ 15,0	89	108
1953	37,9	86,2	124,1	+ 19,9	+ 153	+ 19,1	91	107
1954	49,0	102,5	151,5	+ 27,4	+ 209	+ 22,1	97	121
1955	57,1	120,8	177,9	+ 26,5	+ 262	+ 17,5	103	125
1956	67,5	149,8	217,3	+ 39,4	+ 341	+ 21,7	108	141
1957*	81,6	209,1	290,7	+ 73,4	+ 491	+ 33,8	95	141

*Dados preliminares

FONTE - SUMOC

NºS INDICES



Os dados do quadro nº 3, relativos à classificação dos meios de pagamento segundo a origem, dão ideia da importância dos fatores internos e externos na determinação da oferta monetária no período em estudo. Observa-se que, entre 1947 e 1957, ao contrário do que ocorreu durante a IIª Guerra Mundial e imediato após-guerra, os efeitos dos fatores externos - variações nas reservas de ouro e divisas, etc. - fizeram-se sentir de sorte a reduzir a oferta monetária (col. 7). O fato decorre, evidentemente, da tendência deficitária do balanço de pagamentos naquele período. Somente no biênio de 1955-56, em que o balanço de pagamentos apresentou superavits, voltaram os fatores externos a contribuir para a expansão dos meios de pagamento, se bem que em proporção relativamente pequena quando comparada a contribuição dos fatores internos. Desse modo, os fatores internos, ou sejam, os empréstimos bancários ao Governo - em seus diversos níveis - e as empresas privadas, constituíram, no último decênio, os principais responsáveis pela expansão dos meios de pagamento e pelo processo inflacionário.

b) - Deficits orçamentários, Investimentos

Governamentais e Meios de pagamento

Os empréstimos bancários ao setor governamental têm-se destinado, de modo geral, a cobertura dos crescentes deficits orçamentários (vide quadro nº 4), isto é, ao financiamento do excesso de procura no setor público.

As despesas dos Governos Federal, Estaduais e Municipais cresceram no último decênio rápida e intensamente. E isso fez-se não só em termos absolutos como também em relação ao produto nacional bruto, pois a razão despesa pública/PNB se elevou de 15,8%, em 1947, para cerca de 21%, em média no triênio de 1955-57; o que indica crescente participação do Governo na renda do país. Não tendo a receita acompanhado o rápido ritmo de crescimento da despesa, os orçamentos governamentais apresentaram deficits vultosos, como se vê pelo quadro nº 4. Em 1957, por exemplo, o deficit dos Governos Federal, Estaduais e Municipais montou a cerca de 45 bilhões de cruzeiros; do qual, 39,3 bilhões correspondem ao deficit do Governo Federal. Note-se que nessas cifras não estão incluídos os deficits extra-orçamentários, entre eles os das autarquias e serviços industriais do Estado. Sua inclusão resultaria, evidentemente, em um deficit muito mais elevado para o setor público, em seu conjunto.

A receita do setor governamental, via de regra, tem excedido apreciavelmente as despesas correntes, conforme se vê pelo quadro nº 5 (col. F). O saldo resultante tem sido, porém, insuficiente para cobrir todas as despesas nas contas de capital, com a consequente tendência fortemente deficitária das contas do Governo (vide col. J, do quadro nº 5). Em outras palavras, as poupanças do Setor Público, em virtude da elevação das despesas de custeio, não têm atingido nível capaz de permitir o financiamento não inflacionário dos investimentos do Governo.

Diante das dificuldades encontradas para o levantamento de empréstimos internos, dificuldades que a própria inflação vem intensificando ao desestimular a organização de um mercado de títu-

los a longo prazo, os Governos Federal, Estaduais e Municipais, têm recorrido, sistematicamente, ao crédito bancário, a fim de financiar os respectivos deficits. Estes têm constituído, assim, poderoso fator de expansão do crédito bancário.

O grande financiador do Governo é o Banco do Brasil. A participação dos bancos comerciais na assistência bancária ao Governo, tem sido pequena, não representando, em 1957, mais de 3% do total. Entre as entidades governamentais é o Tesouro Nacional o principal beneficiário dos empréstimos do Banco do Brasil: em 1957, participava ele com 84,6% no saldo total dos empréstimos, daquele Banco, enquanto aos Estados e Municípios cabiam 15,2% e as Autarquias e outras entidades do Governo correspondiam apenas 3,9% dos mesmos empréstimos.

Aliás, nos últimos três anos, a expansão do crédito ao setor governamental, decorreu exclusivamente dos empréstimos ao Tesouro Nacional, pois, conforme indicam os dados do quadro nº 7, vêm decrescendo os empréstimos as demais entidades do Governo. A melhora da situação financeira em alguns Estados e, por outro lado, a entrega de recursos a Estados e Municípios diretamente pelo Tesouro (cerca de 3 bilhões de cruzeiros em 1957), possibilitou a redução do saldo devedor total dessas entidades no Banco do Brasil. No tocante às autarquias, o menor recurso ao crédito bancário, pelo menos no biênio de 1955-56, deve-se, do mesmo modo, a melhora de sua situação financeira, que se seguiu ao reajustamento, em bases mais realísticas, das tarifas de vários serviços públicos por elas explorados.

Acresce notar que, nos últimos anos, os empréstimos do sistema bancário ao setor governamental, vale dizer ao Tesouro Nacional, vêm contribuindo mais do que aqueles concedidos ao setor privado, para a expansão do crédito. Haja vista que, a taxa percentual de expansão dos empréstimos aquele setor elevou-se de 19% para 44%, entre 1955 e 1957, enquanto a correspondente ao setor privado alteou-se de 13% para 24% no mesmo período. Isso decorre, em parte, do fato de a política de contenção do crédito, seguida pelas Autoridades Monetárias, pouco ter afetado os empréstimos ao Tesouro Nacional, forçados em consequência dos deficits do orçamento. Dêsse modo, os empréstimos do Banco do Brasil ao Tesouro Nacional tem constituído o principal fator da expansão do crédito bancário no país.

O Governo luta contra esta situação, que, tende, naturalmente, a enfraquecer a posição das Autoridades Monetárias e a comprometer o esforço antiinflacionário, sobretudo porque tem consciência do papel estratégico desempenhado pelo financiamento do deficit da União na expansão dos meios de pagamento. O Banco do Brasil (Carteira de Crédito Geral), a fim de fornecer os recursos solicitados pelo Tesouro Nacional, recorre à Carteira de Redescontos, que, por sua vez, supre-se dos fundos necessários através dos adiantamentos de papel-moeda feitos pelo próprio Tesouro Nacional. Dessa forma, os deficits orçamentários do Governo Federal são, em última análise, cobertos por emissões de papel-moeda, que constituem a base indispensável da expansão do crédito bancário ao setor privado da economia. Não ignora o Governo que um programa de combate à inflação dificilmente trará resultados duradouros se não ti

ver como diretriz básica a eliminação do deficit orçamentário da União. Empenha-se, por este motivo, decisivamente, em alcançar es se indispensável equilíbrio.

c - Crédito Bancário, Investimento

Privado e Inflação

A rápida expansão do crédito ao setor privado tem constituído outro veículo de grande relevância na intensificação do processo inflacionário, uma vez que a ela está condicionado, em grande parte, o excesso de procura nesse setor da economia.

É particularmente elevada, em nosso país, a dependência das empresas privadas do crédito bancário. Além de ser escassa a poupança disponível - em razão do baixo nível da renda e da propensão a poupar reinante no país - uma parcela relativamente pequena da mesma passa pelo incipiente mercado financeiro; as aplicações do público em ações das sociedades anônimas são ainda reduzidas, apesar das atrativas oportunidades de lucro oferecidas por muitas empresas brasileiras e o sucesso por elas alcançado. A maior parte das poupanças é constituída pelos homens de negócio (lucros e reservas de depreciação), que as aplicam, seja diretamente nas próprias empresas, seja na construção de edifícios comerciais e residenciais ou em divisas estrangeiras. Os consideráveis recursos financeiros dos institutos de poupança coletiva, em sua maior parte, não são também acessíveis aos empresários nacionais, dada a forte preferência desses institutos pelas aplicações no mercado imobiliário. Por todas essas razões, o crédito bancário constitui - exceto talvez o autofinanciamento - a principal fonte de recursos para financiamento das atividades das empresas no Brasil.

A nossa política de crédito tem sido, porém, de um modo geral, francamente expansionista. Somente nos últimos três anos e meio fizeram-se esforços mais sérios, no sentido de desacelerar o ritmo de expansão do crédito. O sistema bancário tem assumido, por aquela razão, um papel passivo, em grande parte, atendendo as solicitações de crédito do público na medida em que as Autoridades Monetárias lhes fornecem os necessários encaixes.

As empresas têm contado, assim, com a ampla assistência bancária e, o que é mais significativo, a taxas de juros reais muito baixas ou mesmo negativas, resultantes das taxas nominais mais ou menos estáveis e da alta do nível geral dos preços.

A expansão do crédito ao setor privado foi intensa em todo o período em questão, sobretudo entre 1951 e 1954, como se depreende do quadro nº8. As tentativas de contenção por parte das Autoridades Monetárias, nos últimos três anos, se não impediram que aquela expansão continuasse, reduziram sensivelmente seu ritmo, principalmente em 1955.

A primeira tentativa afetivou-se em outubro de 1955, através de duas Instruções da SUMOC: a de número 106, que elevou a ta-

xa das operações de redesconto em cerca de 25%, em média; e a de nº 108, que obrigou os bancos comerciais a elevarem seus encaixes, passando a colocar à disposição das Autoridades Monetárias 50% dos acréscimos em seus depósitos, calculados sobre o saldo anterior mais elevado dos meses de janeiro a outubro de 1954. Ao mesmo tempo intensificou-se o controle sobre a assistência financeira aos bancos comerciais, através da Carteira de Redescontos, Caixa de Mobilização Bancária e Banco do Brasil. Nos sete meses que se seguiram, a expansão do crédito dos bancos comerciais foi completamente contida, dando-se, assim, um passo decisivo no combate à inflação. Lamentavelmente, porém, as medidas consubstanciadas nas Instruções nºs. 106 e 108 foram revogadas pela Instrução nº 116, de 5 de maio de 1955. E, não somente foram restituídos os excedentes referidos na Instrução número 108, como se restabeleceram as antigas percentagens aos depósitos obrigatórios à ordem das Autoridades Monetárias, efetuados pelos bancos comerciais. Desde então, os empréstimos desses bancos voltaram a crescer rapidamente, atingindo em alguns meses aumentos superiores a dois bilhões de cruzeiros. Mesmo assim, porém, a expansão do crédito em 1955, em seu todo, não chegou a ultrapassar 11,7 bilhões de cruzeiros, contra 14,7 bilhões, em 1954, graças à contenção dos empréstimos observada nos primeiros cinco meses do ano. Registrou-se, assim, para o conjunto de 1955, uma queda sensível no ritmo de crescimento do crédito dos bancos comerciais. Fato semelhante ocorreu com os empréstimos do Banco do Brasil, também sujeitos a intenso controle das Autoridades Monetárias, cujo aumento decresceu de 17,0 bilhões de cruzeiros, em 1954, para 7,6 bilhões, em 1955. Graças a esses desenvolvimentos nas operações de crédito dos bancos comerciais e do Banco do Brasil, foi possível comprimir de 26%, em 1954, para 13%, em 1955, a expansão dos empréstimos do sistema bancário, em seu conjunto, ao setor privado da economia.

No primeiro semestre de 1956 o alargamento do crédito continuou bastante rápido, ou seja, na base de cerca de 2,5 bilhões de cruzeiros, em média, ao mês; esse ritmo fazia esperar atingisse ele níveis surpreendentes no fim daquele ano. Em julho, porém, as Autoridades Monetárias voltaram a adotar severas medidas no sentido de atenuar o ritmo de expansão das atividades dos bancos comerciais, através da Instrução nº. 135, da SUMOC, ao mesmo tempo que intensificaram o controle sobre os empréstimos do Banco do Brasil.

Segundo aquela instrução, as porcentagens dos depósitos que os bancos devem recolher ao Banco do Brasil, foram estabelecidas nos níveis máximos permitidos pela legislação vigente. As taxas de recolhimento foram elevadas de 4 para 14% e de 3% para 7%, respectivamente, dos depósitos à vista e dos depósitos a prazo nos bancos. Estabeleceu-se, no entanto, que aquela exigência seria considerada satisfeita desde que os bancos recolhessem 40% do aumento verificado em seus depósitos, relativamente a posição mais alta em fins do mês registrada no primeiro semestre de 1956; e, por outro lado, concedeu-se isenção do recolhimento aos bancos que comprovassem aplicação de 37% do aumento de seus depósitos em empréstimos rurais ou em letras do Tesouro. As Autoridades Monetárias deixaram de recorrer, porém, à elevação da taxa do redesconto, tendo em vista seja sua eficácia relativamente pequena nas condições atuais do Brasil, seja os efeitos psicológicos desfavoráveis da medida.

Os bancos comerciais ficaram, assim, pelo menos inicialmente, com sua capacidade de aumentar os empréstimos bastante reduzida. Em resultado, a expansão do crédito desses bancos decresceu, no segundo semestre de 1956, para o montante médio mensal de 1,5 bilhões de cruzeiros. Não obstante, para o conjunto do ano, ela foi de 32,9 bilhões de cruzeiros, o que corresponde ao aumento de 23,0% sobre o ano anterior, ou seja, a taxa de expansão mais alta registrada desde 1951, em decorrência do vultoso volume de empréstimos concedido no primeiro semestre. Os empréstimos do Banco do Brasil ao setor privado também cresceram, em 1956, mais rapidamente do que no ano anterior. Todavia, ao contrário do que ocorreu com os dos bancos comerciais, seu ritmo de aumento foi apenas ligeiramente superior ao de 1955 e bastante inferior ao de 1954, como indica o quadro n. 8. Graças a esse fato e as rigorosas medidas de contenção das operações dos bancos comerciais, no segundo semestre de 1956, a expansão do crédito ao setor privado, no conjunto do sistema bancário, não superou em 1956, em mais de 1,4 bilhões de cruzeiros a de 1955, embora ultrapassasse de 14,0 bilhões a do ano de 1954. Em termos relativos, a expansão do crédito ao setor privado decresceu de 26%, em 1954, para 13% e 19%, respectivamente, em 1955 e 1956.

Em 1957, continuaram em vigor os controles estabelecidos pelas autoridades monetárias, no ano anterior, com vistas a reduzir o ritmo da expansão do crédito. Todavia, as emissões de papel-moeda realizadas para financiar o Tesouro Nacional, através do Banco do Brasil, permitiram que os Bancos realizassem considerável expansão de seus empréstimos, apesar dos recolhimentos determinados pela Instrução n. 135. Os empréstimos ao público, no conjunto do sistema bancário, cresceram de 49,7 bilhões de cruzeiros, o que corresponde a um aumento de 24%, contra 20%, em 1956, e 13% em 1955, como indica o quadro n. 8. Os empréstimos do Banco do Brasil cresceram de 16,7 bilhões de cruzeiros, o que corresponde a um aumento de 22%, contra 15,6%, em 1956, e 13,2% em 1955. Os Bancos comerciais, por sua vez, expandiram-se de 32,9 bilhões, apresentando, assim, um aumento de 25%, em 1957, contra 23% em 1956, e 12% em 1955.

Procurou-se, no entanto, dar à assistência bancária ao setor privado um critério seletivo, com vistas a favorecer principalmente as atividades rurais e os setores industriais básicos. Nesse sentido, as Autoridades Monetárias facilitaram aos bancos comerciais o refinanciamento, através do Banco do Brasil, de empréstimos para custeio de determinadas safras de produtos agrícolas destinados ao consumo interno. Por outro lado, o próprio Banco do Brasil distribuiu seus empréstimos preferentemente as atividades rurais e industriais como a siderurgia e metalurgia, energia elétrica, mecânica pesada, grandes frigoríficos e indústria automobilística.

Essa orientação veio reforçar a tendência observada nestes últimos anos, no sentido do aumento da participação relativa das atividades rurais e industriais na assistência bancária concedida ao setor privado. Como se poderá apreciar pelo quadro n. 9, o alargamento do crédito tem beneficiado todos os ramos daquele setor. Observa-se, porém, que ele foi, desde 1953, maior para a indústria e lavoura, cuja participação relativa cresceu sensivelmente.

QUADRO 3 - MEIOS DE PAGAMENTO SEGUNDO A ORIGEM

(SalDOS em fim de ano, em bilhões de cruzeiros)

ANO	Origem Externa				Origem Interna	Total dos Meios de Pagamento	Variações Anuais		
	Ouro (1)	Dívidas (Posição líquida) (2)	Diversos (3)	Total (4)			Origem Externa (7)	Origem Interna (8)	Total (9)
1946	7,0	6,9	0,6	14,5	30,7	45,2	-	-	-
1947	7,1	6,6	0,3	14,0	32,3	46,3	- 0,5	+ 1,6	+ 1,1
1948	6,4	6,5	- 0,4	12,5	36,6	49,1	- 1,5	+ 4,3	+ 2,8
1949	6,4	6,3	- 1,2	11,5	46,7	58,2	- 1,0	+ 10,1	+ 9,1
1950	6,4	4,7	- 1,1	10,1	68,3	78,3	- 1,4	+ 21,6	+20,2
1951	6,5	0,1	- 2,2	4,8	85,8	90,6	- 5,3	+ 17,5	+12,2
1952	6,5	- 0,9	- 7,3	- 1,7	105,8	104,2	- 6,4	+ 20,0	+13,6
1953	6,5	0,0	- 10,4	- 3,9	128,0	124,1	- 2,3	+ 22,2	+19,9
1954	6,4	- 4,0	- 8,6	- 6,2	157,6	151,5	- 2,3	+ 29,6	+27,4
1955	6,5	- 3,7	- 6,6	- 3,8	181,7	177,9	+ 2,4	+ 24,1	+26,5
1956	6,5	- 1,8	- 4,8	- 0,1	217,4	217,3	+ 3,7	+ 35,7	+39,4
1957	6,5	- 3,7	- 4,6	- 1,8	292,5	290,7	- 1,7	+ 75,2	+73,4

FONTE: - SUMOC

QUADRO 4 - RECEITA E DESPESA DA UNIÃO

ESTADOS E MUNICÍPIOS

(Em bilhões de cruzeiros)

A N O	Receita Arrecadada	Despesa Realizada	Saldo ou Deficit do Balanço
<u>U N I Ã O</u>			
1947	13,9	13,4	+ 0,5
1948	15,7	15,7	0,0
1949	17,9	20,7	- 2,8
1950	19,4	23,7	- 4,3
1951	27,4	24,6	+ 2,8
1952	30,7	28,5	+ 2,3
1953	37,1	40,0	- 2,9
1954	46,5	49,2	- 2,7
1955	55,7	63,3	- 7,6
1956	74,1	107,0	- 33,0
1957	87,3	126,6	- 39,3
<u>ESTADOS E DISTRITO FEDERAL</u>			
1947	8,9	10,4	- 1,5
1948	11,2	12,4	- 1,2
1949	13,9	14,8	- 0,9
1950	16,3	18,5	- 2,2
1951	22,9	24,3	- 1,4
1952	25,1	30,8	- 5,7
1953	30,5	35,9	- 5,4
1954	39,2	44,8	- 5,6
1955	48,5	52,8	- 4,3
1956	65,2	66,3	- 1,1
1957*	77,1	81,2	- 4,1
<u>MUNICÍPIOS</u>			
1947	2,2	2,3	- 0,1
1948	2,8	2,9	- 0,1
1949	3,8	4,1	- 0,3
1950	4,8	5,2	- 0,4
1951	5,0	5,3	- 0,3
1952	6,1	6,6	- 0,5
1953	8,8	8,8	0,0
1954	10,1	10,7	- 0,6
1955	13,9	15,4	- 1,5
1956	17,1	17,5	- 0,4
1957*	20,3	21,3	- 1,0
<u>T O T A L</u>			
1947	25,1	26,2	- 1,1
1948	29,7	31,0	- 1,3
1949	35,6	39,6	- 4,0
1950	40,5	47,4	- 6,9
1951	55,3	54,2	+ 1,1
1952	62,0	65,0	- 3,0
1953	76,3	84,6	- 8,3
1954	95,9	104,8	- 8,9
1955	118,0	131,5	- 13,5
1956	156,4	190,8	- 34,4
1957	184,7	229,1	- 44,4

FONTES: Contadoria Geral da República e Conselho Técnico de Economia e Finanças.

te. Até 1955, o comércio foi o principal beneficiário, se bem que seja preciso considerar que parte apreciável do crédito por ele recebido destina-se indiretamente à agricultura, financiada, em parte, pelos intermediários comerciais. A partir de 1956, porém, a indústria passou a ser o setor mais contemplado pela assistência bancária, seguida imediatamente pela agricultura. Isso se deve não só ao rápido desenvolvimento industrial, nos últimos anos, mas também ao fato de que o reforçamento das restrições à expansão do crédito, tem atingido principalmente o setor comercial. Os empréstimos à pecuária e aos particulares, por sua vez, cresceram menos que os correspondentes aos setores anteriormente mencionados, tendo decrescido sensivelmente sua participação no total.

Essa rápida análise comprova o que se afirmou de início: tem sido particularmente elevada a expansão do crédito no Brasil. Ela tem propiciado amplos recursos monetários aos homens de negócio, levando-os a realizar gastos excessivos com investimentos que, somados aqueles do setor governamental, totalizam muito mais do que permitem as poupanças que a população se tem disposto a realizar e o país tem recebido do exterior. Gera-se, assim, forte procura excedente no mercado de fatores da produção, com a inevitável alta dos custos e preços.

Argumenta-se, freqüentemente, que a maior parte do crédito adicional destina-se a fomentar atividades produtivas e que, portanto, ele não pode ser inflacionário.

É preciso lembrar, no entanto, que o incremento da produção de mercadorias e serviços somente é possível se se puder contar com maiores disponibilidades de fatores da produção ou se melhorar a produtividade desses fatores. Mesmo quando se conta com disponibilidades ociosas de alguma categoria desses fatores, - como mão-de-obra não qualificada, por exemplo, - nem sempre a produção pode ser aumentada sensivelmente, em face da escassez de outros fatores complementares, como energia elétrica e, principalmente, capital real, como máquinas, equipamentos, etc. Nessas condições, a expansão do crédito, além de certo limite, criará novas pressões inflacionárias, mesmo se concedido somente para fins produtivos.

Em outras palavras, o alargamento do crédito, além do necessário para que as empresas realizem os investimentos reais permitidos pelas disponibilidades correntes de bens de produção, terá por resultado não uma produção adicional sensivelmente maior e sim o aumento do leilão dos fatores disponíveis, determinando, com isso, a elevação dos custos e preços. Cumpre lembrar, ainda, que, a medida que se alarga a espiral inflacionária, parte cada vez maior do aumento do crédito, em cada ano, destina-se a financiar a alta dos custos e preços - induzida, em grande parte, pela própria expansão do crédito no período anterior - e não a novos investimentos, visto que, mesmo aquelas empresas que não estão procurando expandir o volume físico de seus negócios precisam de capital de giro crescente, a proporção que os preços sobem. Recorde-se, finalmente, que o crédito bancário concedido às empresas não se destina, em sua totalidade, ao atendimento das necessidades da

QUADRO Nº 5 - RECEITA, DESPESA E SALDO ORÇAMENTÁRIO DO SETOR PÚBLICO*

(Em bilhões de cruzeiros)

Anos	Receita Total (A)	DESPESAS CORRENTES				Saldo das Contas- Correntes (A - E) (F)	DESPESAS EM CONTA DE CAPITAL			Saldo Geral (F - I) (J)
		Despesas de Consumo (B)	Transferên- cias (C)	Despesas Diversas (D)	Total (E)		Investimento Bruto Fixo (G)	Variações nos Estoque (H)	Total (I)	
1947	27,6	15,5	3,7	3,5	22,7	4,9	4,0	0,0	4,0	0,9
48	32,8	19,1	4,5	3,6	27,2	5,6	5,1	0,0	5,1	0,5
49	39,1	23,5	5,8	4,6	33,9	5,2	7,9	0,0	7,9	- 2,7
1950	45,1	27,4	7,2	5,9	40,5	4,6	10,1	0,0	10,1	- 5,5
51	60,8	32,9	8,9	7,2	49,0	11,8	10,4	0,0	10,4	1,4
52	69,1	38,4	11,8	8,8	59,0	10,1	12,5	4,4	16,8	- 6,7
53	89,0	55,1	26,4	10,1	91,6	7,4	14,7	3,4	11,3	- 3,9
54	138,6	60,4	34,0	18,1	112,5	26,1	19,8	2,0	21,8	4,3
55	169,5	75,0	53,9	24,3	153,2	16,3	20,3	0,4	20,7	- 4,4
56	211,3	117,5	66,8	32,8	217,1	- 5,8	24,5	0,0	24,5	- 30,3

(*) - União, Estados, Distrito Federal, Municipais e demais Entidades Governamentais.

FONTE: - Instituto Brasileiro de Economia (Fundação Getúlio Vargas).

produção. Parte apreciável do mesmo é utilizada para especular com estoques de mercadorias e para permitir a concessão de amplas facilidades de crédito ao consumidor, através das vendas a prestações, cujo impacto inflacionário é fácil de perceber.

O crédito ao consumidor, que teve amplo desenvolvimento no Brasil e sem qualquer regulamentação, apresenta o sério inconveniente de estimular as compras, principalmente de bens menos essenciais, intensificando a propensão a consumir e o excesso de procura no mercado de bens não produtivos, de sorte que, ao mesmo tempo que agrava a pressão inflacionária, reduz as disponibilidades de poupanças, indispensáveis à formação do capital.

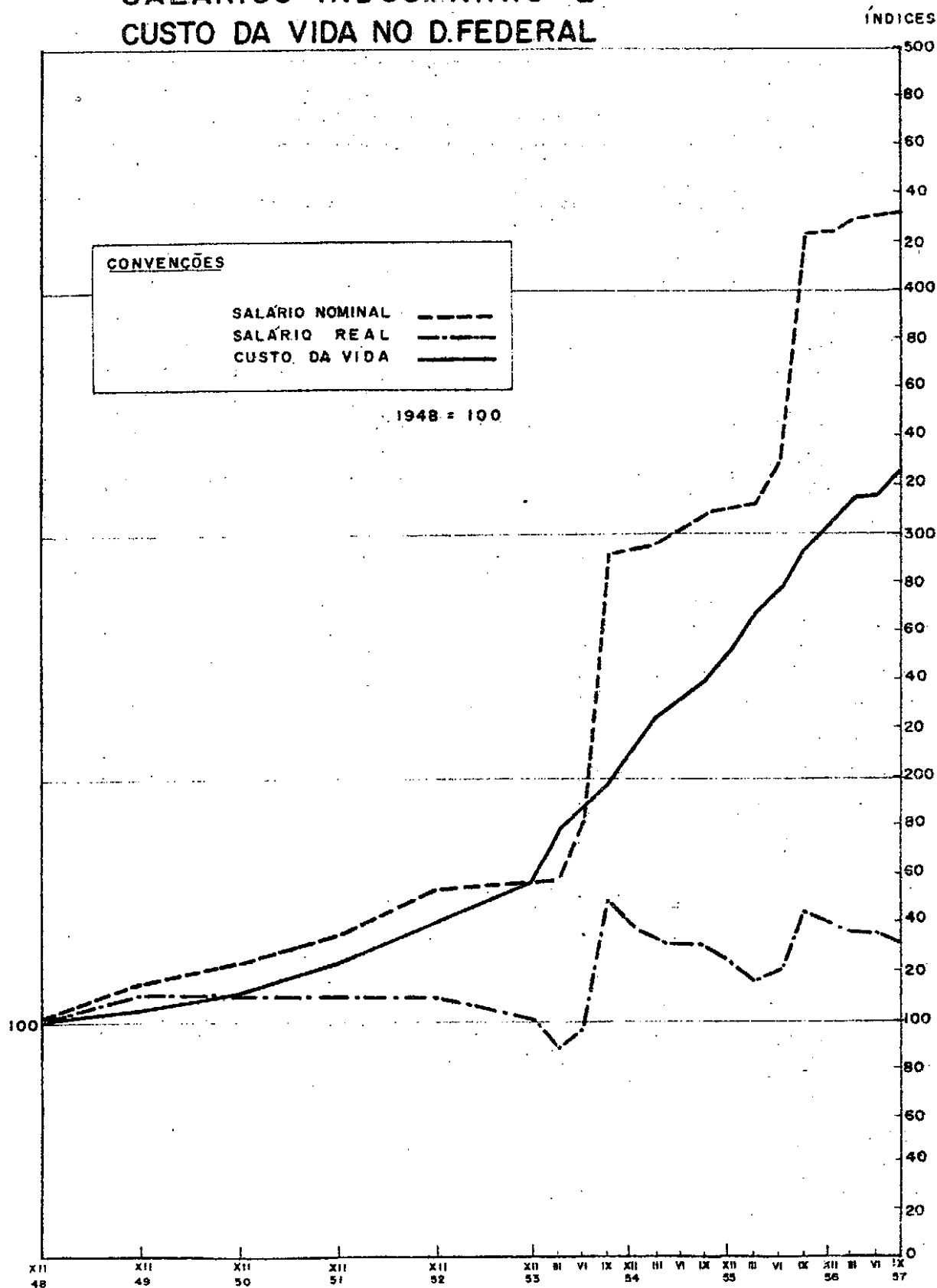
d) - Taxas de salário e inflação

No caso de uma inflação prolongada, como a reinante no Brasil, são inevitáveis as elevações periódicas dos salários. A degradação do salário real determinada pela alta do custo da vida, leva os trabalhadores a reivindicarem reajustamentos cada vez mais frequentes dos salários nominais, que os empresários, embora com certa relutância, dificilmente deixarão de atender.

No Brasil, as elevações dos salários nominais não parecem ter constituído, até 1954, fator autônomo da inflação. Tomando-se por base os salários industriais do Distrito Federal, os reajustamentos efetuados foram insuficientes até então para que os salários reais retornassem aos níveis anteriores à alta dos preços, conforme indica o gráfico n. 3. Todavia, as revisões do salário mínimo e suas repercussões sobre os demais níveis salariais, em 1954, redundaram em aumentos bastante superiores à deterioração dos salários reais e ao que poderia ser justificado pela melhoria da produtividade geral da economia, de sorte que, naquele ano, os salários desempenharam um papel ativo na criação de pressões inflacionárias. Os reajustamentos posteriores foram novamente insuficientes para compensar a alta do custo da vida, mantendo o salário real sempre inferior ao nível de 1954. Desse modo, supondo que seja válida para o resto do país, o que vem sendo observado no Distrito Federal, a alta dos salários tem sido, desde aquele ano, mais uma consequência do que causa do agravamento da inflação.

Não tem sido difícil aos empresários transferir para o consumidor, através da elevação de seus preços de venda, os aumentos de custos provocados pelos reajustamentos salariais, pois as facilidades de crédito reinantes no país, pelo menos até 1956, têm financiado a alta dos custos, ao mesmo tempo que mantêm elevada a procura monetária, apesar dos preços em ascensão.

SALÁRIOS INDUSTRIAIS E CUSTO DA VIDA NO D.FEDERAL



QUADRO 6 - EMPRÉSTIMOS DAS AUTORIDADES MONETÁRIAS

E BANCOS COMERCIAIS

A n o	Ao Setor Go vernamental	Ao Setor Privado	TOTAL GERAL
-------	----------------------------	---------------------	----------------

SALDOS EM FIM DE ANO (Em bilhões de cruzeiros)

1946	16,0	38,4	54,4
1947	15,4	39,3	54,7
1948	17,3	43,8	61,1
1949	19,0	51,8	70,8
1950	27,6	66,5	94,1
1951	30,4	85,6	116,0
1952	32,3	102,3	134,6
1953	40,5	120,4	160,9
1954	53,9	152,2	206,1
1955	64,2	171,4	235,6
1956	89,6	205,4	294,8
1957	129,1	255,1	384,2

VARIAÇÕES ABSOLUTAS (em bilhões de cruzeiros)

1946	-	-	-
1947	- 0,6	+ 0,9	+ 0,3
1948	+ 1,9	+ 4,5	+ 6,4
1949	+ 1,7	+ 8,0	+ 9,7
1950	+ 8,6	+14,7	+ 23,3
1951	+ 2,8	+19,1	+ 21,9
1952	+ 1,9	+16,7	+ 18,6
1953	+ 8,2	+18,1	+ 26,3
1954	+ 13,4	+31,8	+ 45,2
1955	+ 10,3	+19,2	+ 29,5
1956	+ 25,4	+34,0	+ 59,2
1957	+ 39,5	+49,7	+ 89,4

VARIAÇÕES RELATIVAS (Em porcentagens)

1946	-	-	-
1947	- 4	+ 2	+ 1
1948	+ 12	+ 11	+ 12
1949	+ 10	+ 18	+ 16
1950	+ 45	+ 28	+ 33
1951	+ 10	+ 29	+ 23
1952	+ 6	+ 20	+ 16
1953	+ 25	+ 18	+ 20
1954	+ 33	+ 26	+ 28
1955	+ 19	+ 13	+ 14
1956	+ 40	+ 19	+ 25
1957	+ 44	+ 24	+ 30

FONTE: SUMOC

QUADRO 7 - EMPRÉSTIMOS BANCÁRIOS AO SETOR GOVERNAMENTAL

Ano	Banco do Brasil				Bancos Comerciais	Total Geral
	Ao Tesouro Nacional	A Estados e Municípios	A Autarquias e outras entidades públicas	Total		

SALDOS EM FIM DE ANO (Em bilhões de cruzeiros)

1946	13,1	1,2	0,3	14,6	1,4	16,0
1947	12,3	1,2	0,4	13,9	1,5	15,4
1948	14,0	1,2	0,4	15,6	1,7	17,3
1949	15,1	1,6	0,4	17,1	1,9	19,0
1950	22,1	1,9	1,3	25,3	2,3	27,6
1951	22,3	3,1	1,9	27,3	3,1	30,4
1952	22,1	4,0	2,9	28,9	3,4	32,3
1953	27,4	5,4	3,2	35,9	4,6	40,5
1954	33,5	11,9	3,9	49,4	4,5	53,9
1955	41,8	14,4	3,8	60,1	4,1	64,1
1956	66,2	15,7	3,7	85,6	4,0	89,6
1957	105,0	14,3	4,8	124,1	5,0	129,1

VARIAÇÕES ABSOLUTAS (Em bilhões de cruzeiros)

1946	-	-	-	-	-	-
1947	- 0,9	-	+ 0,1	- 0,7	+ 0,1	- 0,6
1948	+ 1,7	+ 0,1	-	+ 1,7	+ 0,2	+ 1,9
1949	+ 1,1	+ 0,4	-	+ 1,5	+ 0,2	+ 1,7
1950	+ 7,0	+ 0,3	+ 0,9	+ 8,2	+ 0,4	+ 8,6
1951	+ 0,2	+ 1,2	+ 0,6	+ 2,0	+ 0,6	+ 2,8
1952	- 0,2	+ 0,9	+ 1,0	+ 1,6	+ 0,3	+ 1,9
1953	+ 5,3	+ 1,4	+ 0,3	+ 7,0	+ 1,2	+ 8,2
1954	+ 6,1	+ 6,5	+ 0,7	+ 13,5	- 0,1	+ 13,4
1955	+ 8,3	+ 2,5	- 0,1	+ 10,7	- 0,4	+ 10,3
1956	+ 24,4	+ 1,3	- 0,1	+ 25,5	- 0,1	+ 25,4
1957	+ 38,8	- 1,4	+ 0,1	+ 38,6	+ 1,0	+ 39,5

VARIAÇÕES RELATIVAS (Em porcentagens)

1946	-	-	-	-	-	-
1947	- 7	-	+ 33	- 5	+ 7	- 4
1948	+ 14	+ 8	-	+ 12	+ 13	+ 12
1949	+ 8	+ 23	-	+ 10	+ 12	+ 10
1950	+ 46	+ 19	+ 225	+ 48	+ 21	+ 45
1951	+ 1	+ 63	+ 46	+ 8	+ 10	+ 10
1952	- 1	+ 29	+ 53	+ 6	+ 10	+ 6
1953	+ 24	+ 35	+ 10	+ 24	+ 35	+ 25
1954	+ 22	+ 120	+ 22	+ 38	- 2	+ 33
1955	+ 25	+ 21	- 3	+ 22	- 9	+ 19
1956	+ 58	+ 9	- 3	+ 42	- 2	+ 40
1957	+ 59	- 9	+ 30	+ 45	+ 25	+ 44

FONTE: SUMOC

e) - Papel dos fatores externos no processo inflacionário

Nos anos de 1939 a 1947, que cobrem o período da guerra e imediato pós-guerra, os fatores externos constituíram o elemento dominante do processo inflacionário no Brasil. Nesse período, aos efeitos dos vultosos superávits no balanço de pagamentos, adicionaram-se aqueles de alta dos preços das exportações e importações, no sentido de criar pressões inflacionárias. A partir de 1947, porém, os fatores externos tiveram a competição crescente daqueles de ordem interna, acima descritos, sendo largamente superados por eles, como fonte de pressões inflacionárias.

Nos anos de 1947 a 1954, ao contrário do que ocorreu no período anterior, o balanço de pagamentos apresentou deficits substanciais, quer nas contas correntes, quer em seu conjunto, como se depreende do quadro nº 10. Sua influência foi, dessa forma, antiinflacionária, visto que o excesso de importações sobre as exportações aumentou a disponibilidade de bens no mercado interno, enquanto o deficit no conjunto do balanço influenciou negativamente a oferta de meios de pagamento (ver quadro nº 3) e drenou para a exterior parte da renda monetária que, de outra forma, teria aumentado a pressão da procura no mercado interno. No biênio de 1955-56, no entanto, o balanço de pagamentos voltou a apresentar superávits apreciáveis, com os conseqüentes efeitos inflacionários sobre a renda monetária e os preços. Em 1957, finalmente, sua posição tornou-se novamente deficitária, o que terá contribuído para a menor pressão inflacionária observada durante o ano.

A maior parte da pressão de origem externa, no período de 1947-56, proveio, porém, da alta dos preços nas exportações, a partir do quarto trimestre de 1949, a qual se adicionou, a partir de 1953, a elevação também dos preços das importações.

Os preços das exportações elevaram-se violentamente, entre 1949 e 1951, em resultado da redução das disponibilidades de café no mercado mundial e do forte estímulo que a guerra da Coreia deu à procura de nossos produtos no exterior. E, após ligeira queda em 1952, voltaram a elevar-se, de forma particularmente violenta no biênio de 1954-55, agora em decorrência, em grande parte, também das taxas efetivas de câmbio mais favoráveis concedidas à exportação, após a reforma cambial de 1953.

Essa alta dos preços da exportação ocorreu não só em termos absolutos, mas também em relação aos preços da importação, com a conseqüente melhora da relação de trocas, o intercâmbio com o exterior, o que permitiu elevar consideravelmente a capacidade para importar. O fato propiciou um aumento das disponibilidades de bens no mercado interno, cujos efeitos são geralmente antiinflacionários. Todavia, os efeitos líquidos da elevação dos preços de exportação parecem ter redundado mais em aumento do que em redução da pressão inflacionária, pelas seguintes razões:

QUADRO 8 - EMPRÉSTIMOS BANCÁRIOS AO PÚBLICO

ANO	BANCO DO BRASIL			Bancos Comerciais	Total Geral
	Carteira de Crédito Agrícola e Industrial	Carteira de Crédito Geral	Total		
<u>SALDOS EM FIM DE ANO (Em bilhões de cruzeiros)</u>					
1946	4,9	4,0	8,9	29,5	38,4
1947	4,4	5,1	9,5	29,8	39,3
1948	4,3	6,3	10,7	33,1	43,8
1949	5,3	7,7	12,9	38,9	51,8
1950	8,6	6,3	14,9	51,6	66,5
1951	9,2	15,5	24,7	60,9	85,6
1952	13,0	21,4	34,4	67,9	102,3
1953	16,1	24,3	40,4	80,0	120,4
1954	20,5	36,9	57,4	94,8	152,2
1955	22,4	42,6	65,0	106,5	171,4
1956	26,7	48,4	75,1	130,4	205,4
1957	34,3	57,5	91,8	163,3	255,1
<u>VARIAÇÕES ABSOLUTAS (Em bilhões de cruzeiros)</u>					
1946	-	-	-	-	-
1947	- 0,5	+ 1,1	+ 0,6	+ 0,3	+ 0,9
1948	- 0,1	+ 1,2	+ 1,2	+ 3,3	+ 4,5
1949	+ 1,0	+ 1,4	+ 2,2	+ 5,8	+ 8,0
1950	+ 3,3	- 1,4	+ 2,0	+ 12,7	+ 14,7
1951	+ 0,6	+ 9,2	+ 9,8	+ 9,3	+ 19,1
1952	+ 3,8	+ 5,9	+ 9,7	+ 7,0	+ 16,7
1953	+ 3,1	+ 2,9	+ 6,0	+ 12,1	+ 18,1
1954	+ 4,4	+ 12,6	+ 17,0	+ 14,8	+ 31,8
1955	+ 1,9	+ 5,7	+ 7,6	+ 11,7	+ 19,2
1956	+ 4,3	+ 5,8	+ 10,1	+ 23,9	+ 34,0
1957	+ 7,6	+ 9,1	+ 16,7	+ 32,9	+ 49,7
<u>VARIAÇÕES RELATIVAS (Em porcentagens)</u>					
1946	-	-	-	-	-
1947	- 10	+ 28	+ 77	+ 11	+ 2
1948	- 2	+ 24	+ 13	+ 11	+ 12
1949	+ 23	+ 22	+ 21	+ 18	+ 18
1950	+ 62	- 18	+ 16	+ 33	+ 13
1951	+ 7	+ 146	+ 66	+ 18	+ 29
1952	+ 41	+ 38	+ 39	+ 12	+ 30
1953	+ 24	+ 14	+ 17	+ 18	+ 18
1954	+ 27	+ 52	+ 42	+ 19	+ 26
1955	+ 9	+ 15	+ 13	+ 12	+ 13
1956	+ 19	+ 14	+ 16	+ 23	+ 29
1957	+ 29	+ 19	+ 22	+ 25	+ 24

Fonte: - SUMOC

QUADRO 9 - EMPRÉSTIMOS AO PÚBLICO(Saldo em fim de ano,
em bilhões de cruzeiros)

ANO	COMÉRCIO	INDÚSTRIA	LAVOURA	PECUÁRIA	PARTICULARES	TOTAL
<u>B A N C O D O B R A S I L</u>						
1953	11,2	16,6	6,3	5,6	0,7	40,4
1954	14,7	24,7	10,7	6,6	0,6	57,4
1955	17,0	28,4	12,3	6,7	0,5	65,0
1956	18,1	35,6	14,1	6,7	0,5	75,1
1957	19,8	44,2	19,0	8,1	0,7	91,8
<u>B A N C O S C O M E R C I A I S</u>						
1953	37,0	25,1	5,0	1,9	11,0	80,0
1954	43,1	30,7	6,1	2,2	12,7	94,8
1955	47,6	35,0	7,8	2,3	13,8	106,5
1956	57,0	45,1	9,7	2,9	16,0	130,4
1957	71,2	55,9	13,1	3,6	19,5	163,3
<u>T O T A L</u>						
1953	48,1	41,7	11,3	7,5	11,7	120,4
1954	57,8	55,5	16,8	8,8	13,3	152,2
1955	64,6	63,4	20,1	9,1	14,3	171,4
1956	75,1	80,2	23,7	9,5	16,2	205,5
1957	91,0	100,1	32,1	11,7	20,2	255,1
<u>% D E C A D A S E T O R S/ O T O T A L</u>						
1953	40,0	34,7	9,4	6,2	9,7	100,0
1954	37,8	36,5	11,1	5,8	8,7	100,0
1955	37,7	36,9	11,7	5,3	8,4	100,0
1956	36,7	39,2	11,6	4,6	7,9	100,0
1957	35,7	39,2	12,6	4,6	7,9	100,0

FONTE: SUMOC

a) - Os produtos de exportação são também consumidos no mercado interno, quer diretamente pelo consumidor, quer indiretamente, através de sua utilização na produção de bens acabados. E o aumento de seus preços teria de incidir, assim, de uma forma ou de outra, sobre o índice geral de preços e o custo da vida.

b) - O aumento das importações tem consistido, em sua quase totalidade, de bens de produção, em decorrência da política de contenção das importações de bens de consumo. E embora a utilização das importações adicionais de bens de capital propicie maior suprimento de bens de consumo, isso somente ocorre com um certo atraso em relação ao aumento da renda e da procura monetária no setor exportador. Surge, assim, neste setor, uma procura excedente que, dada a inelasticidade da oferta interna de bens de consumo, se propaga rapidamente para os demais setores da economia, através do mecanismo do multiplicador, principalmente se já existe uma pressão inflacionária decorrente de outros fatores.

Os preços das importações, que se haviam mantido em nível relativamente baixo até 1953, elevaram-se intensamente, a partir de 1954, em resposta à alta das taxas efetivas de câmbio, decorrente, de início, das modificações do sistema cambial, introduzidas no curso do primeiro ano mencionado, e, posteriormente, dos ágios fortemente ascendentes pagos pelos importadores. Como se vê pelo quadro nº 10, os preços de importação quase triplicaram nos últimos quatro anos. E ao elevarem os custos dos importadores e industriais, eles contribuíram para a alta do nível geral dos preços internos.

Pensou-se, inicialmente, que a elevação dos preços das importações, induzida pela reforma cambial, não se propagaria para o setor interno da economia, uma vez que, como se afirmava, as novas taxas efetivas de câmbio não teriam outro efeito senão transferir, em benefício dos exportadores, agricultores e do Governo, as excessivas margens de lucro dos importadores e industriais, que adquiriam matérias-primas, equipamentos e produtos acabados, à taxa oficial e as revendiam ou vendiam seus produtos a preços de escassez. É evidente que isso teria, de fato, acontecido, se a adoção de medidas destinadas a evitar a rápida expansão do crédito bancário tivesse impedido os importadores e industriais de elevarem seus preços no mercado interno. Foi-lhes, no entanto, relativamente fácil manter suas margens de lucro, transferindo para o consumidor - através da alta dos preços de seus produtos - o aumento dos custos decorrente das taxas efetivas de câmbio mais altas, graças à forte expansão do crédito que se seguiu e à intensificação da procura monetária, determinada por essa expansão do crédito.

Não há dúvida que o sistema de ágios e bonificações criado pela Instrução 70, de outubro de 1953, deu às Autoridades Monetárias um instrumento de ação antiinflacionária. Como se previa, o saldo líquido da conta de ágios e bonificações e da conta de compra e venda de produtos de exportação e importação tem desviado da circulação, para o Banco do Brasil, recursos monetários apreciáveis, como indica o quadro nº 11, o que poderia constituir importante fator de contração do crédito bancário, desde que tais recursos permanecessem esterilizados naquele Banco. Todavia, o

Banco do Brasil tem sido obrigado a fazer com que esses recursos monetários revertam à circulação, através de seus empréstimos ao Tesouro Nacional, em vez de os manter em caixa. Dessa forma, aqueles saldos têm tido efeitos neutros sobre as variações dos meios de pagamento.

A alta dos preços de importação, relacionada com a elevação dos ágios que se seguiu à reforma cambial de 1953, tem sido induzida, em grande parte, pela própria inflação, ou seja, pela pressão da procura monetária sobre o mercado cambial, decorrente da expansão do crédito bancário. Todavia, ao determinar a elevação dos custos e preços internos, ela tem reforçado a própria inflação.

5 - Inflação e Desenvolvimento Econômico

O desenvolvimento econômico requer novos investimentos, a fim de aumentar a produção nacional a um ritmo mais rápido do que o de crescimento da população. É, portanto, um problema de (a) aumentar a poupança interna e atrair o capital do exterior, de sorte a crescer a massa de recursos disponíveis para a formação do capital, e (b) canalizar esses recursos para os setores da economia que propiciem um crescimento mais rápido da produção.

A fim de avaliar a influência da inflação sobre o desenvolvimento econômico, tem-se de apreciar, conseqüentemente, seus efeitos sobre a disponibilidade de recursos para investimento e em relação à forma como tais recursos se distribuem entre os vários setores da economia.

a) - Inflação e recursos disponíveis para investimentos

É comum afirmar que a inflação tende a acelerar a formação do capital e, portanto, o desenvolvimento econômico. O atraso, mais ou menos longo, que se observa no aumento dos salários em relação à alta dos preços, tende a reduzir temporariamente o salário real e, portanto, o consumo de parte importante da população, enquanto propicia aos empresários crescente margem de lucro. Produz-se, assim, uma redistribuição da renda dos assalariados, bem como de parte da população que vive de rendas fixas, em benefício dos grupos capitalista e empresário. Como estes grupos apresentam uma propensão a poupar (taxa de poupança) mais alta, dado o elevado nível de suas rendas, a poupança global seria maior que na ausência da inflação. Em outras palavras, a inflação elevaria a propensão a poupar do conjunto da economia, ao impor uma poupança forçada a aqueles grupos que se veriam obrigados a reduzir seu consumo. Esse fato, combinado com a maior lucratividade de muitas classes de investimento, sob condições inflacionárias, ao elevar a taxa de investimento, permitiria acelerar o crescimento econômico.

Não há dúvida que isso poderá ocorrer na primeira fase da inflação, em que os preços sobem moderadamente e a população ainda não está contaminada pelas expectativas de ascensão rápida e contínua do nível dos preços. Todavia, à medida que se intensifica a inflação, o mecanismo acima descrito irá perdendo sua eficiência no sentido de criar poupança forçada, pelas razões a seguir expostas.

Primeiro, os indivíduos cujos rendimentos reais estão de crescendo em decorrência da alta dos preços, passam a reduzir sua poupança corrente e mesmo a gastar a anteriormente acumulada, a fim de manter seus padrões de consumo. Desestimula-se, assim, principalmente, a acumulação que tem lugar sob a forma de depósitos bancários a longo prazo, aquisição de apólices de seguros, títulos governamentais, etc., porque ninguém querará aplicar suas poupanças em formas que não apresentam defesa contra a crescente depreciação da moeda. A queda da poupança voluntária, desse modo, tende a compensar, em grande parte, o aumento da poupança forçada.

Em segundo lugar, o grupo de homens de negócio - o principal beneficiário da inflação - não poupa, via de regra, a totalidade do aumento dos lucros que lhe é propiciada pela redistribuição da renda decorrente da alta de preços, mas gasta em bens de consumo uma parcela desse aumento. É, pois, remota a possibilidade de que o aumento total dos lucros inflacionários seja utilizado em investimentos.

Uma vez tornada ostensiva, por outro lado, a inflação tende a favorecer o aumento do consumo conspícuo dos grupos de renda médias e altas da população, através da aquisição de bens duráveis, jóias, obras de arte, etc., como alternativa à perda de valor das poupanças sob formas indefesas à depreciação monetária.

Finalmente, há que ponderar que, na fase mais adiantada da inflação, o próprio consumo dos assalariados tende a decrescer cada vez menos com a alta de preços, visto que os trabalhadores passam a exigir aumentos de seus salários nominais mais freqüentemente e com atrasos menores em relação às sucessivas ondas de alta de preços. Pode-se mesmo atingir a uma fase em que os reajustes salariais passem a ser feitos com antecipação à queda do salário real; nesse caso, a redistribuição da renda em favor dos empresários perde sua força e decresce a poupança forçada.

Há evidência de que, no Brasil, o processo inflacionário encontra-se naquela fase em que deixa de ser positiva sua ação sobre a formação de poupanças.

Em recente estudo realizado pelo Grupo de Trabalho BNDE-CEPAL*, verificou-se que o acentuado aumento da renda nos setores capitalista e empresarial, a partir de 1947, não se traduziu em a aceleração da formação do capital, visto que o consumo destes grupos teria crescido na mesma proporção do aumento da renda.** Des-

(*) - op. cit., pág.

(**) - Esse fenômeno tem sido comum nos países sujeitos à inflação. No México, por exemplo, a redistribuição da renda em favor dos grupos capitalista e empresário, no período de 1939-52, permitiu aumentar o consumo desses grupos em cerca de dez vezes mais que seu investimento, visto que seu coeficiente de poupança permaneceu praticamente constante. Por essa razão, o efeito da inflação sobre a formação do capital, naquele país, foi muito fraco. Cf. CEPAL, Economic Survey of Latin America, 1951-52, pg. 84.

se modo, a redistribuição da renda, induzida pela inflação, teria feito com que aumentasse mais o consumo do que a poupança dos mencionados grupos. Esse fato, combinado com os reajustamentos cada vez mais freqüentes de salários e os estímulos ao consumo, criados pelas antecipações contínuas de alta de preços e as facilidades de crédito ao consumo, através das vendas a prestações, tem influenciado negativamente, ao que parece, a propensão a poupar no conjunto da economia. A poupança forçada, decorrente da inflação, estaria sendo largamente compensada pela queda da poupança voluntária.

De fato, a análise do comportamento da taxa de poupança e dos fatores que a têm determinado, no Brasil, parecem confirmar aquela assertiva.

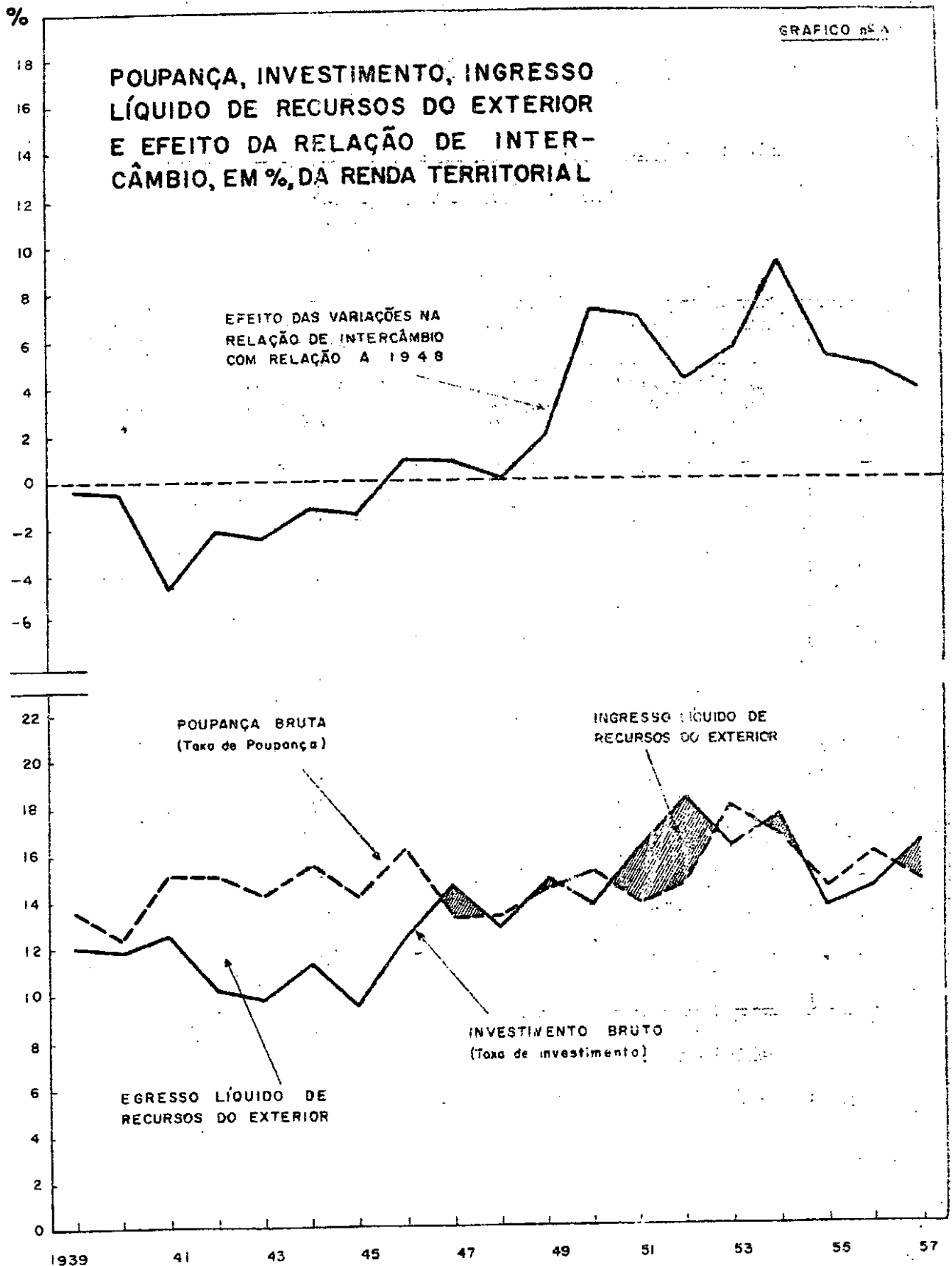
A taxa de poupança* tem variado de ano para ano, como indica o gráfico nº. 4, mas dentro de limites bastante estreitos, ao redor do valor médio de 14,8%, não obstante o considerável aumento da renda observado sobretudo no último decênio.

Seria de esperar que ela se elevasse significativamente, a partir de 1948, quando a substancial melhora da relação de preços no intercâmbio com o exterior, propiciou considerável aumento da renda, em termos absolutos e per capita. Isso porque a melhora naquela relação, não somente determinou o aumento da renda, como também - ao aumentar os lucros diretamente no setor exportador e indiretamente nos demais setores da economia - provocou uma redistribuição da renda em favor dos grupos capitalista e empresarial, que se supõe terem propensões marginais a poupar mais altas que as das classes populares. Na verdade, registrou-se um aumento da taxa de poupança, entre 1948 e 1954; mas esse aumento foi muito ligeiro, como se vê pelos dados abaixo. Isso significa que a maior parcela do aumento da renda, decorrente, em grande parte, da melhora da relação de intercâmbio, foi empregada no aumento do consumo.

Período	Taxa de Poupança (médias quinquenais)
1939-42	14,1%
1943-47	14,6%
1948-52	14,3%
1953-57	15,9%
1939-57	14,8%

Fonte: - Vide anexo VI

(*) - Poupança bruta em porcentagem da renda territorial, ambas expressas a preços de 1948. A renda territorial é igual ao produto bruto mais o efeito das variações na relação de preços no intercâmbio com o exterior.



QUADRO 10 - ELEMENTOS DO COMÉRCIO EXTERIOR RELACIONADOS
COM O PROCESSO INFLACIONÁRIO

Ano	Índices de Preços em cruzeiros (1948 = 100)			Balanço de Pagamentos (em milhões de dólares)	
	Exporta ção	Importa ção	Relação de In- tercâmbio (A.100/B)	Balanço de Mer- cadorias e Ser- viços	Balanço Total
	A	B	C	D	E
1946	80	75	107	193,4	81,0
1947	101	94	107	- 161,3	- 163,0
1948	100	100	100	- 52,6	- 4,0
1949	106	89	119	- 114,2	5,0
1950	152	78	195	104,9	52,0
1951	186	96	194	- 468,0	- 291,0
1952	182	106	172	- 707,0	- 617,0
1953	192	101	189	31,0	14,0
1954	304	141	247	- 230,0	- 140,0
1955	323	207	183	- 24,0	74,0
1956	343	275	178	18,0	262,0
1957*	357	299	164	- 315,0	- 129,0

*Dados preliminares.

Fonte: Conjuntura Econômica e SUMOC.

QUADRO 11 - SALDO LÍQUIDO TOTAL DOS ÁGIOS E BONIFICAÇÕES
E DA COMPRA E VENDA DE PRODUTOS DE
EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO
(Em bilhões de cruzeiros)

A n o	Saldos dos Ágios e Bonificações (conta de passivo)	Saldo da Compra e Venda dos Produtos de Importação e Exportação (conta de ativo)	Saldo Líquido Total	Variação sobre o ano anterior
1 9 5 3	2,4	4,1	- 1,7	-
1 9 5 4	14,3	2,9	11,4	13,1
1 9 5 5	16,7	1,5	15,2	3,7
1 9 5 6	33,5	1,4	32,1	16,9
1 9 5 7	38,3	4,3	34,0	1,9

FONTE: SUMOC

Acresce que, a partir de 1954, a taxa de poupança (e mesmo as poupanças em valor absoluto), decresce rapidamente, a medida que declina a contribuição das variações na relação dos preços de intercâmbio, no sentido de aumentar a renda (vide gráfico nº 4).

Essa rápida análise é suficiente para mostrar que a inflação não tem contribuído para aumentar a taxa de poupança. Esta tem permanecido relativamente estável; e suas ligeiras flutuações decorrem mais da influência de fatores externos.

Aliás, como ocorreu em outros países da América Latina, é bastante provável que os efeitos da inflação tenham sido mais no sentido de atenuar a alta da taxa de poupança, quando a relação dos preços de intercâmbio melhorou para o país, e de reforçar a sua queda, quando, a partir de 1955, aquela relação se deteriorou.

Destarte, a elevada e crescente taxa de investimento* observada no pós-guerra (vide gráfico nº 4), deve ser atribuída, não a inflação, mas a outros fatores. Entre estes já foi mencionado o papel decisivo das variações na relação de intercâmbio, através de seus efeitos positivos sobre o nível da renda e a taxa de poupança. O ingresso líquido de recursos do exterior, representado por um excesso de "quantum" das importações sobre o das exportações de mercadorias e serviços, constitui outro fator importante.

A taxa de investimento tem apresentado flutuações relativamente acentuadas, conforme indica o gráfico nº 4. Desde que a taxa de poupança se tem mantido relativamente estável, aquelas flutuações decorrem, em sua maior parte, das variações observadas no ingresso líquido de recursos do exterior. No período de 1939-46, a taxa de investimento interno manteve-se baixa, bastante inferior a taxa de poupança, posto que os obstáculos a importação, impostos pela guerra, impediram a utilização integral das disponibilidades de poupança em investimentos no país. Observou-se, então, intensa acumulação involuntária de liquidez, sobretudo sob a forma de reservas monetárias internacionais, ou seja, um egresso líquido de recursos para o exterior. A situação inverteu-se no decênio de 1947-57, no qual a taxa de investimento tendeu a elevar-se intensamente e a manter-se acima da taxa de poupança. A diferença entre os recursos poupados internamente e aqueles investidos, no mencionado período, foi coberta pelo ingresso líquido de recursos do exterior, resultantes, inicialmente, da liquidação das reservas monetárias e cambiais acumuladas durante o conflito, posteriormente, do endividamento externo (atrasados comerciais); e, a partir de 1953, do crescente ingresso líquido de capitais estrangeiros, sob a forma de empréstimos, financiamentos e investimentos diretos.

Os efeitos da inflação sobre o ingresso líquido de recursos do exterior são geralmente negativos. Primeiro, por que ao exacerbar a procura de bens de consumo, a inflação tende a levar o país a aplicar parte de suas reservas de divisas, na

(*) - Investimento bruto em porcentagem da renda territorial, ambos expressos a preços de 1948.

importação daqueles bens. Isso, aliás, ocorreu no Brasil, no imediato pós-guerra, enquanto perdurou o regime de liberalidade na importação. Segundo, sendo a inflação geralmente acompanhada por dificuldades no balanço de pagamentos, os governos tendem a impor restrições a saída de capitais e suas rendas para o exterior, desestimulando, assim, o ingresso de novos capitais estrangeiros. Terceiro, as antecipações sobre depreciação cambial, alimentadas pela própria inflação, tendem, do mesmo modo, a desencorajar a entrada de capitais. Elas tornam o investidor estrangeiro pouco propenso a aplicar seus capitais em um país sujeito a inflação, uma vez que os lucros esperados poderão reduzir-se substancialmente quando convertidos a taxas de câmbio muito mais elevadas que as reinantes na ocasião do investimento. Quarto, as mencionadas antecipações incentivam as aquisições de ativos de divisas estrangeiras por parte de residentes no território nacional, tendo em vista os lucros eventuais propiciados pela alta do câmbio ou apenas a defesa de suas poupanças contra a depreciação interna da moeda. Finalmente, as amplas facilidades de crédito reinantes em períodos de inflação, levam as empresas estrangeiras já estabelecidas no país, a apelarem preferentemente ao sistema bancário nacional, em vez de importarem capitais de seus países de origem, a fim de financiar seus investimentos.

No Brasil, contudo, o único fator sério de desestímulo à entrada do capital estrangeiro foi, até há pouco tempo, a legislação cambial. O ingresso líquido de capitais privados, a longo prazo, decresceu progressivamente e, em seguida, tornou-se negativo, entre 1957 e 1953, conforme se observa pelo quadro nº 12 - em face das severas restrições aos movimentos de capitais e suas rendas, vigentes no país naquele período. Todavia, com o restabelecimento do mercado livre de câmbios para as operações financeiras, em 1953, e as posteriores facilidades oferecidas pelo Governo brasileiro ao capital estrangeiro, de especial interesse para o desenvolvimento econômico do país, o ingresso líquido de capitais privados voltou a manifestar-se e vem se ampliando de ano a ano, a despeito de continuar a inflação. Fato idêntico vem ocorrendo, embora em menor escala, com os capitais oficiais (BIRD, EXIMBANK, etc.), de sorte que, mesmo deduzidas as remessas de rendas de investimento para o exterior, ainda tem restado, nos últimos três anos, superávits crescentes no movimento global de capitais estrangeiros a longo prazo.

b) Inflação e distorção dos investimentos

Mostra a experiência de vários países que a inflação, quando já em fase adiantada, além de dificultar o incremento dos recursos disponíveis para a formação do capital, provoca a má orientação dos investimentos, ou seja, o encaminhamento destes para atividades de menor importância do ponto de vista do desenvolvimento econômico.

Com efeito, a desconfiança crescente no valor da moeda leva os indivíduos a preferirem formas de investimento que melhor resguardem suas poupanças contra a depreciação monetária. De um lado, desestimulam-se as aplicações em títulos privados ou governamentais, em seguros de vida e títulos de capitalização, uma vez que tais aplicações não garantem os poupado-

QUADRO Nº 12 - MOVIMENTO DE CAPITAIS ESTRANGEIROS

A LONGO PRAZO (AUTÔNOMOS)⁺ E SUAS RENDAS

(Ingresso (+) ou egresso (-) líquido)

Em milhões de dólares

ANOS	Capitais particula res ⁺⁺	Capitais Oficiais ⁺⁺⁺	Saldo do mo- vimento de ca- pitaís (A+B)	Rendas Efe- tivamente Transferi- das para o Exterior	Saldo do mo- vimento de Capitais e suas Rendas (C+D)
	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)
1947	31	3	34	-- 41	- 7
48	17	- 32	- 15	- 66	- 81
49	5	12	17	- 65	- 48
50	- 6	- 57	- 63	- 76	- 139
51	- 8	- 14	- 22	- 92	- 114
52	9	0	9	- 40	- 31
53	40	- 4	36	- 129	- 93
54	61	10	71	- 104	- 33
55	113	- 13	100	- 83	17
56	189	21	210	- 93	117
57	-	-	255	- 94	161

* Exclui reinvestimentos e financiamentos compensatórios.

~~++~~ Investimentos, empréstimos e financiamentos menos amortizações.

~~+++~~ Empréstimos e financiamentos menos amortizações.

Fonte: SUMOC.

res contra a baixa do valor real de suas poupanças. Esse fato impede que o Governo e as empresas financiem seus investimentos através da emissão de títulos. Em resultado, o Governo - sob o pretexto de que não há outra alternativa - recorre-se aos processos inflacionários de financiamento dos investimentos públicos, agravando, destarte, o problema. Por outro lado, estimulam-se as aplicações das poupanças em títulos e divisas estrangeiras, bem como na construção de imóveis destinados, em grande parte, não a residências para a classe média e operária, mas a escritórios comerciais e moradias suntuárias. A inflação estimula ainda os investimentos em matérias-primas e mercadorias acabadas, superiores às necessidades de operação da indústria e do comércio, uma vez que os estoques protegem as empresas contra o aumento dos materiais que elas utilizam ou lhes propiciam lucros especulativos decorrentes da manipulação dos bens armazenados. Em qualquer desses casos, desvia-se a preciosa parcela das poupanças para aplicações que nada ou muito pouco adicionam à capacidade produtiva do país, ao mesmo tempo que se reduz o volume de recursos disponíveis para formas mais produtivas de investimento.

Demais, ao afetar a lucratividade relativa dos diferentes setores da produção, a inflação contribui, ainda, para uma distribuição dos investimentos entre esses setores geralmente contrária às condições de rápido e equilibrado desenvolvimento. Mesmo na ausência de controles de preços das mercadorias e serviços, ela não eleva igual e simultaneamente os preços em toda a economia, de sorte que a lucratividade relativa tende a variar desfavoravelmente aquelas atividades cujos preços se apresentem menos flexíveis. É muito comum, porém, que os Governos, em vez de atacarem diretamente as causas básicas da inflação, procurem impedir que se manifestem seus efeitos, estabelecendo rígidos controles sobre os preços de certas mercadorias e serviços, geralmente aqueles de maior necessidade e consumo generalizado, tais como os alimentos básicos, os serviços de utilidade pública (transportes, energia elétrica, serviço telefônico, etc.) e outros. Esses controles, que constituem um subproduto da inflação, têm efeitos desastrosos, sobretudo porque tendem a desestimular atividades de maior relevância para o desenvolvimento econômico. Essas atividades se vêm em face de custos de produção em contínuo aumento e preços estabilizados pelo Governo, que só serão modificados com grande atraso, estreitando-se, assim, progressivamente, suas margens de lucro. No caso da agricultura, o resultado é a estagnação da produção; e quando se trata de serviços que, pela sua natureza não podem ser paralisados, sua eficiência declina progressivamente, uma vez que não haverá estímulos para atrair os investimentos indispensáveis para mantê-los e, muito menos, ampliá-los, como exigem as necessidades crescentes da população.

O controle cambial é uma modalidade de controle de preços, que tem efeitos particularmente importantes sobre a distorção dos investimentos. Ele favorece o rápido desenvolvimento da produção substitutiva de bens de consumo de importação, de caráter menos essencial, enquanto desestimula aquela de certas matérias-primas e equipamentos, que são importados a preços baixos, em decorrência das preferências de caráter administrativo ou cambial concedidas às importações desses mesmos artigos. Por outro lado, ao fixar taxas de câmbio artificialmente baixas para as exportações, o controle cambial reduz a lucratividade relativa nas indústrias de exportação,

desencorajando, assim, a produção de artigos exportáveis. Isso porque, nesse caso, a inflação, se de um lado aumenta os custos pequeno efeito exerce, de outro lado, sobre os preços pagos aos exportadores. E embora estes geralmente acabem por receber alívio graças às depreciações cambiais, isso ocorre, via de regra, com atrasos mais ou menos longos em relação à alta dos custos.

Não se dispõe, infelizmente, de documentação estatística adequada que propicie uma análise pormenorizada dos efeitos da inflação sobre a distorção dos investimentos e da estrutura da produção do Brasil. Por outro lado, tal distorção é também influenciada por fatores de ordem institucional e cambial, o que dificulta identificar, com precisão, a responsabilidade da inflação naquele problema. Todavia, os poucos dados disponíveis permitem as observações que se seguem.

A inflação reforçou, no último decênio, a preferência tradicional da população brasileira a manter suas poupanças sob a forma de imóveis. A intensificação do processo inflacionário foi acompanhada por intenso surto imobiliário, sobretudo nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, financiado, em grande parte, pelo crédito e investimentos dos institutos de poupança coletiva. Esse surto parecer-se superado, de muito, o que seria de esperar como efeito natural do desenvolvimento industrial do país; e fêz-se, em parte, em detrimento dos investimentos destinados a aumentar a capacidade produtiva da economia. Haja vista que, no período de 1947-55, os investimentos em construções cresceram mais rapidamente do que os relativos aos equipamentos em geral, como indica sua crescente participação percentual no conjunto do investimento real em capital fixo (quadro nº 13). Note-se que aquela participação no biênio de 1954-55, decresceu sensivelmente, em decorrência do desestímulo então criado às atividades imobiliárias, pelas medidas antiinflacionárias do Governo.

QUADRO Nº 13 - VARIAÇÕES NAS CLASSES
DE INVESTIMENTO

% sobre o total do investimento fixo
a preços constantes

Anos	Construções	Equipamentos
1947	50	50
1948	50	50
1949	52	48
1950	52	48
1951	47	53
1952	49	51
1953	58	42
1954	55	45
1955	54	46

FONTE: Fundação Getúlio Vargas.

As distorções mais importantes ocorreram, porém, no setor dos serviços de utilidade pública, sobretudo em detrimento dos transportes ferroviários e da produção de energia elétrica.

A insuficiência observada no desenvolvimento do sistema ferroviário resultou, ao mesmo tempo, da inflação e do controle de tarifas por parte do Governo. Não acompanhando as tarifas o aumento dos custos decorrentes da inflação, as estradas de ferro estiveram sujeitas a queda da rentabilidade ou a crescente deficit de operações, reduzindo-se, assim, seus recursos disponíveis para renovação e aquisição de novos equipamentos. E sendo as estradas de ferro nacionais, em sua maior parte, de propriedade do Governo, a tendência, em face dos resultados financeiros negativos, foi no sentido de aplicar a parte de recursos que deveria destinar-se à renovação do capital fixo na cobertura dos gastos correntes. Dessa forma, os investimentos realizados foram insuficientes mesmo para manter a conservação do material e a eficiência dos serviços. Os investimentos desviaram-se, em larga escala, para o transporte rodoviário, que teve rápido desenvolvimento, enquanto o ferroviário pouco cresceu relativamente, como se pode apreciar pelo gráfico nº 9. Houve, assim, distorção dos investimentos em prejuízo da modalidade de transporte mais econômica para longas distâncias, sobretudo em termos de moeda estrangeira, visto que o uso do caminhão redundou em custo operacional em divisas muito elevado.

No setor da energia elétrica, a inflação e o controle estatal têm constituído, do mesmo modo, fatores decisivos no sentido de retardar o desenvolvimento da produção em relação à demanda. A limitação, fixada em lei, a remuneração dos capitais aplicados na produção e distribuição de energia elétrica, por si mesma já afastaria os capitais do serviço público em questão; mas, com a ajuda das distorções na lucratividade decorrente da inflação, os efeitos daquela limitação têm constituído desestímulo ainda muito maior. O desenvolvimento da capacidade de produção de energia elétrica parece, a primeira vista, ter sido satisfatório, uma vez que superou a expansão da produção da indústria, quando se comparam os índices de crescimento, como indica o gráfico nº 6. Essa comparação é, no entanto, ilusória, pelas seguintes razões. Primeiro, porque o aumento da produção de energia elétrica foi conseguido mais pela superutilização das instalações das usinas já existentes, do que pela ampliação e criação de novas instalações, pelo menos até 1954. Segundo, o recente desenvolvimento industrial caracterizou-se, em grande parte, pela expansão de indústrias fortemente consumidoras de energia elétrica, tais como as químicas, metalúrgicas, mecânicas, da borracha, etc. Há ainda a considerar, que o ritmo de crescimento do consumo de energia elétrica pelo público foi particularmente forte nos últimos dez anos, em decorrência das baixas tarifas vigentes até há pouco e da generalização do uso de aparelhamento elétrico doméstico.

Os efeitos combinados da inflação e da limitação imposta pelo Governo à lucratividade das empresas de energia elétrica, atingiram, de modo especial, as pequenas companhias que, em sua quase totalidade, estão localizadas no interior. Esse fato contribuiu decisivamente para maior escassez de energia elétrica no interior e, portanto, para a excessiva concentração de fábricas nas principais cidades industriais do país.

O atraso relativo nos setores dos transportes ferroviários e da energia elétrica redundou em pontos de estrangulamento que

têm constituído sérios ~~obstáculos~~ à continuidade do desenvolvimento econômico do país.

No setor da indústria de transformação, as distorções observadas decorreram dos efeitos combinados da inflação e da política comercial e cambial. O controle seletivo de importações praticamente excluiu da pauta da importação os artigos não essenciais e de luxo, o que, na ausência de impostos de consumo especiais, determinou intensa distorção de preços e lucratividade em favor de sua produção no país. Por outro lado, a relativa liberalidade na concessão de licenças de importação, ao câmbio oficial sobrevalorizado, reinante até 1953, para os bens de produção em geral, contribuiu para o relativo atraso na produção de certas matérias-primas e equipamentos, que podiam ser adquiridos, no exterior, a preços reduzidos. Todavia, não parecem ter persistido distorções importantes na indústria de transformação. A preocupação em criar produção substitutiva também para bens de produção, a maior flexibilidade do sistema cambial a partir de 1953, algumas iniciativas pioneiras governamentais de vulto no campo da indústria básica, têm permitido atenuar as distorções existentes. Os principais ramos da indústria básica, como a siderurgia, a de material de transporte, a indústria química e da borracha, por exemplo, não foram afetadas negativamente pela inflação, pelo menos quando se considera o conjunto de cada uma dessas categorias de indústria. Tais ramos industriais estão entre aqueles que têm apresentado mais rápido crescimento, como se pode apreciar pelo gráfico nº 7. E com a execução do programa de reaparelhamento econômico, financiado, em grande parte, pelo BNDE, e a afluência crescente de capitais estrangeiros aos setores industriais básicos, nos últimos anos, é de esperar que se eliminem rapidamente as mencionadas distorções.

Atraso importante é o observado na indústria extrativa mineral, principalmente se se considera a fraca tendência para a diversificação da produção nesse setor. A extração de minério de ferro e petróleo desenvolveu-se rapidamente, mas a dos demais minérios, notadamente os não-ferrosos, permaneceu estagnada, enquanto cresciam fortemente as necessidades da indústria nacional. Vários fatores podem ser apontados como tendo contribuído para a insuficiência do desenvolvimento da produção mineral. As dificuldades de transportes ferroviários e marítimos seriam um deles. Parece, contudo, que o fator decisivo se relaciona também ao fato de a política liberal de importações de matérias-primas (preferências nas licenças de importação a taxa oficial e, posteriormente, taxas de câmbio mais baixas para sua importação), ter propiciado até há pouco tempo disponibilidades, a baixo custo, de minerais de procedência estrangeira.

No desenvolvimento da agricultura nota-se também um certo desequilíbrio, decorrente do crescimento desigual entre a produção destinada ao mercado interno e a produção exportável, como indica o gráfico nº 8. A primeira tem crescido continuamente, mesmo se se tem em conta o aumento da população, graças, em parte, à inoperância do controle de preços vigente no país. Todavia, seu ritmo de crescimento tem sido insatisfatório para atender as crescentes necessidades do consumo, o que se reflete na acentuada e persistente alta do custo da alimentação no país. A segunda tem permanecido, porém, relativamente estagnada. Até certo ponto, o atraso no crescimento da produção destinada ao mercado externo é reflexo natural do desenvolvimento e, principalmente, da diversificação da economia brasileira. Mas, em grande parte, ela decorre da bai-

xa lucratividade relativa em vários ramos da agricultura de exportação, resultante da contínua alta dos custos de produção, relacionada com o processo inflacionário, e da rigidez das taxas efetivas de câmbio para a exportação.

Um fato relevante depreende-se da análise anterior. As distorções da estrutura da produção apresentaram-se exclusivamente naqueles setores em que se fez sentir o controle ou regulamentação governamental. E mesmo nesses setores, as distorções foram de menor vulto nas atividades em que a regulamentação do Governo esteve sujeita a certa flexibilidade - atividades influenciadas pelo controle de importações - ou deixou de operar adequadamente - agricultura de consumo interno. Esse fato indica que os efeitos perturbadores da inflação sobre a estrutura da economia não teriam sido tão graves, quer se a regulamentação governamental tivesse se revestido da necessária flexibilidade - nos casos em que, por circunstâncias de natureza econômica não pudesse ser evitada, - quer se houvesse sido eliminada a tempo, sempre que desnecessária.

c) - Inflação, Capacidade de Importar e Balanço de Pagamentos

A inflação tem ainda prejudicado o desenvolvimento econômico pelos seus efeitos negativos sobre a capacidade para importar.

Em uma economia subdesenvolvida como a brasileira, a capacidade de importar desempenha papel de fundamental importância no processo de desenvolvimento, uma vez que parte apreciável das matérias-primas, combustíveis e equipamentos indispensáveis ao funcionamento regular do aparelhamento produtivo e alargamento da capacidade de produção da economia tem de ser adquirida no exterior. E, se o crescimento da capacidade para importar for insuficiente para propiciar, além das aquisições de bens de consumo que ainda não podem ser produzidos no país ou cuja produção interna é insuficiente, o mínimo de importações de bens de produção indispensáveis para o desenvolvimento econômico, este ver-se-á comprometido.

A capacidade de importar depende de três elementos principais: o quantum da exportação, o nível da relação de preços no intercâmbio com o exterior e o ingresso líquido de capitais estrangeiros. Ora, a inflação, combinada com o inadequado tratamento cambial dispensado às exportações, a que nos referimos anteriormente, tem desestimulado seriamente o primeiro daqueles elementos, que sofreu uma queda acentuada desde 1948. E se a capacidade de importar cresceu substancialmente, no último decênio, isso se deveu a melhora excepcional da relação de trocas com o exterior, decorrente da alta espetacular do preço internacional do café, no período de 1949-54, e, a partir de 1954, do crescente ingresso líquido de capitais, cujos efeitos mais que compensaram a queda do quantum da exportação.

Dessa forma, a evolução desfavorável do quantum da exportação, contribuiu decisivamente para que o aumento da capacidade de importar fôsse insuficiente para acompanhar o intenso ritmo de crescimento das importações, induzido, em grande parte, pela própria inflação e a sobrevalorização cambial com ela estreitamente relacionada, o que responde pela tendência fortemente deficitária do balanço de pagamentos do Brasil, no último decênio.

d) - Inflação e Produtividade das Empresas

Além dos efeitos da inflação sobre o desenvolvimento econômico já examinados, convém não deixar passarem despercebidos outros de grande relevância, relacionados com a produtividade das empresas, que não poderiam ter deixado de afetar a economia brasileira.

Em condições de estabilidade monetária, as empresas deficientes estarão sujeitas a perdas e terão de sair do mercado, liberando assim recursos reais que se transferirão para as empresas mais eficazes. A situação é bem diversa, porém, sob condições inflacionárias. O excesso de procura monetária que caracteriza a inflação assegura colocação certa e lucrativa para quase todas as empresas, mesmo aquelas que operam com os custos de produção mais elevados. Em grande número de casos, os lucros são, porém, apenas nominais; os processos de contabilidade empregados geralmente não levam em conta, adequadamente, os crescentes custos de reposição dos estoques e do capital fixo, de sorte que aparece incluído no lucro algo que não é outra coisa senão consumo ou depreciação do capital. Por essa razão, é frequente continuarem operando empresas que na realidade estão incorrendo em perdas e utilizando não economicamente fatores de produção que, de outra forma, poderiam ser liberados para utilização com maior eficiência pelas empresas melhor organizadas. Ao não castigar as empresas deficientes ou não econômicas, a inflação tende a retardar o incremento da produtividade e, portanto, a capacidade de produzir da economia.

e) - Consequências Sociais da Inflação

Finalmente, cumpre ressaltar as consequências de natureza social da inflação que, indiretamente, também redundam em prejuízo do desenvolvimento econômico,

A inflação é acompanhada por um processo de redistribuição da riqueza e da renda nacional que contraria o ideal de justiça social. A riqueza se redistribui em benefí -

cio daqueles que têm propriedades e bens reais e em prejuízo dos que possuem direitos a riqueza real fixados em termos monetários. Por outro lado, a repartição da renda se distorce em benefício daqueles grupos cujos rendimentos variam, com maior rapidez, em termos monetários, em detrimento dos que percebem rendimentos fixos ou que variam com grande atraso em relação à alta dos preços, tais como alugueis fixados por lei, benefícios de pensões, aposentadorias e seguro de vida, salários, etc. De modo geral, são a classe média e, em escala menor, a classe dos trabalhadores assalariados, as mais prejudicadas, enquanto os grupos capitalistas e empresários são beneficiados, uma vez que a natureza do processo inflacionário torna inevitável o enriquecimento destes, em grande parte a custa daqueles. Ocorre, portanto, verdadeira expropriação da classe média e trabalhadora em favor dos grupos capitalistas e empresários, pelo menos enquanto aquelas classes não estiverem em condições de impedir que isso aconteça, o que dificulta o desenvolvimento de instituições democráticas e de uma sociedade politicamente estável. Como já foi mencionado, a classe dos trabalhadores assalariados é a que está em melhores condições de fugir, em parte, aquela expropriação, graças aos reajustamentos periódicos de salários. Todavia, esses reajustamentos raramente são obtidos sem greves e desentendimentos entre patrões e empregados, o que, além de prejudicar a produtividade, contribui para criar um ambiente de descontentamento e inquietação social.

CONCLUSÕES

1. O elevado ritmo da inflação no Brasil, no último decênio, não pode ser atribuído às forças subjacentes ao processo de desenvolvimento econômico. Não há dúvida, que tais forças têm contribuído para criar certas pressões inflacionárias; mas, por si mesmas, elas seriam insuficientes para determinar uma alta de preços da intensidade observada no país.

A causa básica do problema está no desequilíbrio entre a rápida expansão da procura monetária e o ritmo moderado de crescimento da disponibilidade de bens, a primeira exacerbada pelas crescentes despesas do setor público - financiadas em grande parte por emissões de papel-moeda - e pelo imoderado alargamento do crédito bancário, e, o segundo, decorrente dos pontos de estrangulamento localizados na agricultura, meios de transporte, fontes de energia e capacidade de importar.

No setor público, o saldo entre a receita e a despesa corrente, tem sido insuficiente para financiar os investimentos governamentais. Daí decorrem os crescentes déficits orçamentários e o recurso ao crédito bancário e às emissões de papel-moeda para seu financiamento. Tais emissões, ao reforçarem as reservas dos bancos comerciais, tem permitido que estes ampliem consideravelmente seus empréstimos às empre

das. Em resultado, estas passam a realizar despesas com investimentos que, somadas aquelas do setor publico, ultrapassam de muito o que a economia esta em condições de suportar, sem a acentuada alta de preços registrada no decênio.

A conseqüente elevação do custo da vida tem determinado inevitáveis reajustamentos salariais que, por sua vez, ao aumentar os custos de produção, intensificam a alta dos preços. A elevação dos salários, ao que parece, não tem constituído, no entanto, causa primaria da inflação. Na base das observações relativas ao Distrito Federal, por exemplo, elas tem atuado mais como um elemento passivo, posto que, os reajustamentos efetuados, salvo o de 1954, não tem sido suficientes para mais que compensar a elevação do custo de vida.

As relações econômicas com o exterior, que, até 1945, constituíram poderosa fonte de pressões inflacionárias, tem desempenhado, no ultimo decênio, um papel bastante secundario. A tendência do balanço de pagamentos tem sido fortemente deficitaria. E a elevação dos preços das exportações e importações, relacionadas com a depreciação cambial, tem sido mais efeito do que propriamente causa da inflação.

As razões acima expostas comprovam o acerto das medidas adotadas pelas Autoridades Monetarias, nos ultimos dois anos, tendo em vista conter o rapido ritmo de expansão do credito bancario e selecionar os emprestimos de modo a beneficiar preferentemente as atividades rurais e os setores industriais basicos. O efeito dessa orientação foi decisivo no sentido de atenuar as pressões inflacionarias, em 1957. E não fossem as consideraveis compras de café, a que o Governo se viu obrigado, a fim de evitar a deterioração do preço do produto, e as dificuldades encontradas para impedir o agravamento do deficit orçamentario da União, maior teria sido ainda o progresso alcançado na atenuação do ritmo inflacionario.

2. O exame dos efeitos da inflação sobre o desenvolvimento economico do Brasil, parece indicar que já foi superado o estagio em que o processo inflacionario apresenta efeitos positivos sobre o desenvolvimento economico. No ultimo decênio, além de não contribuir para acrescer a taxa de poupança, a inflação — conjuntamente com outros fatores — deu lugar a varias distorções da nossa estrutura economica, que vinham enfraquecendo a produtividade da economia e comprometendo a continuidade do processo de desenvolvimento. Destarte, o ritmo bastante satisfatorio de crescimento que nossa economia apresentou, no periodo em questão, não pode ser considerado como fruto das condições criadas pela inflação. Em verdade, é resultado principalmente da atuação favoravel de fatores externos, tais como a melhora da relação dos preços no comercio internacional e a entrada liquida de recursos do exterior, que tornaram possivel destinar-se a formação do capital parcela maior de recursos.

ANEXO I
ÍNDICES DO CUSTO DA VIDA

1948 = 100

P A Í S E S	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
(1) Alemanha Ocidental	100	107	100	108	110	108	8	110	113
(2) Argentina (B.Aires)	100	131	165	225	312	324	37	337	426
(3) Austrália	100	109	121	149	175	185	88	184	193
(4) Bolívia (La Paz)	100	107	131	175	216	438	977	1 756	4 870
(5) Brasil (D.Federal)	100	104	111	123	140	157	190	233	280
(6) Canadá	100	103	106	117	120	119	120	120	121
(7) Chile (Santiago)	100	119	137	167	204	256	441	774	1 208
(8) Colômbia	100	107	128	140	137	147	160	159	169
(9) E.U. da A. Norte	100	99	100	108	110	111	112	111	113
(10) Índia	100	103	103	107	105	108	104	98	108
(11) Inglaterra	100	103	106	116	126	130	132	138	145
(12) México	100	105	112	126	144	141	148	172	179
(13) Paraguai (Assunção)	100	135	231	316	687	1 180	1 410	1 739	2 115
(14) Uruguai	100	105	101	115	131	140	157	172	183
(15) Venezuela	100	108	110	117	119	117	118	116	119
(16) Peru	100	115	129	142	152	165	174	183	193

FONTES: Para os países 3,4,6,8,9,11,12,13,14,15 e 16 os dados foram obtidos do "International Financial Statistics" Novembro de 1955 e junho de 1957.

Para os países 2,7,10 e 1 os dados foram obtidos do "Monthly Bulletin of Statistics" - Janeiro de 1954, dezembro de 1955 e agosto de 1957.

Os dados relativos ao Brasil foram obtidos na Conjuntura Econômica de junho de 1957.

Para o mês de julho/1958 os dados foram obtidos do M.B.S. (janeiro 1958) e I.F.S. (novembro 1957).

ANEXO II

SALÁRIOS INDUSTRIAIS E CUSTO DA VIDA
NO DISTRITO FEDERAL

ANO	SALÁRIOS	CUSTO DA VIDA	SALÁRIO REAL
1948	100	100	100
1949	115	104	110
1950	123	111	110
1951	134	123	109
1952	153	140	109
1953	157	157	100
<u>1954</u>			
março	157	178	88
junho	179	187	95
setembro ...	291	196	148
dezembro ...	293	211	138
<u>1955</u>			
março	296	224	132
junho	301	231	130
setembro ...	309	240	130
dezembro ...	311	251	124
<u>1956</u>			
março	321	268	120
junho	328	277	118
setembro ...	423	293	144
dezembro ...	424	302	140
<u>1957</u>			
março	429	315	136
junho	431	316	136
setembro ...	432	327	132

FONTE: Conjuntura Econômica.

ANEXO III

PRODUTO BRUTO, RENDA TERRITORIAL E DISPONIBILIDADE DE BENS

(em bilhões de cruzeiros de 1948)

	PRODUTO BRUTO (PTB) (A)	EFEITO DAS VARIACÕES NA RELAÇÃO DE INTER- CÂMBIO (1948 = 100) (B)	REND TERRITORIAL (A + B) (C)	EFEITO DA ENTRADA LÍQUIDA DE RECURSOS (D)	DISPONIBILIDADE DE BENS (C + D) (E)
1939	138,3	- 0,6	137,7	- 2,1	135,6
1940	139,7	- 0,7	139,0	- 0,7	138,3
1941	148,0	- 6,4	141,6	- 3,8	137,8
1942	143,8	- 2,9	140,9	- 6,9	134,0
1943	153,5	- 3,7	149,8	- 6,7	143,1
1944	159,0	- 2,1	156,9	- 6,5	150,4
1945	160,5	- 2,4	158,1	- 7,4	150,7
1946	172,8	+ 1,6	174,4	- 6,5	167,9
1947	178,3	+ 1,5	179,8	+ 2,3	182,1
1948	189,5	-	189,5	- 1,1	188,4
1949	197,8	+ 3,7	201,5	+ 0,4	201,9
1950	211,3	+16,1	227,4	- 3,3	224,1
1951	224,4	+16,7	241,1	+ 5,5	246,6
1952	238,0	+10,3	248,3	+ 8,7	257,0
1953	243,9	+14,3	258,2	- 4,5	253,7
1954	263,0	+26,8	289,8	+ 2,5	292,3
1955	273,8	+14,8	288,6	- 2,4	286,2
1956	282,4	+14,4	296,8	- 4,6	292,2
1957*	298,5	+11,5	310,0	+ 4,6	314,6

(*) - Dados preliminares

FONTE DOS DADOS BRUTOS: Grupo BNDE-CEPAL e FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS

ANEXO IV

INVESTIMENTO BRUTO E SEU FINANCIAMENTO

(Em bilhões de cruzeiros de 1948)

<u>Anos</u>	<u>Investimento Bruto</u> (A)	<u>Poupança Bruta</u> (B)	<u>Ingresso (+) ou Egresso (-) Líquido de Recursos do Exterior</u> (C)
1939	16,7	18,8	- 2,1
40	16,8	17,3	- 0,7
41	17,7	21,5	- 3,8
42	14,4	21,3	- 6,9
43	14,5	21,2	- 6,7
44	17,8	24,2	- 6,5
45	14,9	22,3	- 7,4
46	21,7	28,2	- 6,5
47	26,3	24,0	2,3
48	24,1	25,2	- 1,1
49	29,6	29,2	0,4
1950	31,2	34,5	- 3,3
51	38,7	33,5	5,5
52	45,5	36,8	8,7
53	41,5	46,0	- 4,5
54	50,5	48,0	2,5
55	39,0	41,4	- 2,4
56	42,3	46,9	- 4,6
57 *	50,6	46,0	4,6

* Dados preliminares

Fonte dos dados brutos: Fundação GETÚLIO VARGAS

ANEXO V

RENDA TERRITORIAL CONSUMO E POUPANÇA BRUTA

(Em bilhões de cruzeiros de 1948)

Anos	Renda Territorial (A)	Consumo (B)	Poupança Bruta (C)
1939	137,7	118,9	18,8
40	139,0	121,7	17,3
41	141,6	120,1	21,5
42	140,9	119,6	21,3
43	149,8	128,6	21,2
44	156,9	132,6	24,3
45	158,1	135,8	22,3
46	174,4	146,2	28,2
47	179,8	155,8	24,0
48	189,5	164,3	25,2
49	201,5	172,3	29,2
1950	227,4	192,9	34,5
51	241,1	207,9	33,5
52	248,3	211,5	36,8
53	258,2	212,2	46,0
54	289,8	241,8	48,0
55	288,6	247,2	41,4
56	296,8	249,9	46,9
57*	310,0	264,0	46,0

* Dados preliminares

Fonte dos dados brutos: Grupo BNDE-CEPAL E FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS.

ANEXO VI

POUPANÇA, INVESTIMENTO, EFEITO DA RELAÇÃO DE
INTERCÂMBIO E INGRESSO LÍQUIDO DE RECURSOS DO
EXTERIOR, EM % DA RENDA TERRITORIAL

ANOS	Taxa de poupança (Poupança bruta em % da renda territorial) A	Taxa de Investimento (Investimento bruto em % da renda territorial) B	Efeitos das variações na relação de preços do inter- câmbio em % da renda territorial	Ingresso (+) ou egresso (-) líquido de recursos do exte- rior em % da renda territorial
1939	13,7	12,1	- 0,4	- 1,5
40	12,4	11,9	- 0,5	- 0,5
41	15,2	12,5	- 4,5	- 2,7
42	15,1	10,2	- 2,1	- 4,9
43	14,2	9,7	- 2,5	- 4,5
44	15,5	11,3	- 1,3	- 4,1
45	14,1	9,4	- 1,5	- 4,7
46	16,2	12,4	0,9	- 3,7
47	13,3	14,6	0,8	1,3
48	13,3	12,7	0,0	- 0,6
49	14,5	14,7	1,8	0,2
50	15,2	13,7	7,1	- 1,5
51	13,8	16,1	6,9	2,3
52	14,8	18,3	4,1	3,5
53	17,8	16,1	5,5	- 1,7
54	16,6	17,4	9,2	0,9
55	14,3	13,5	5,1	- 0,8
56	15,8	14,3	4,9	- 1,6
57*	14,8	16,3	3,7	1,5

(*) - Dados preliminares

FONTE: Anexos anteriores

ANEXO VII
ÍNDICES DO VOLUME DA PRODUÇÃO
(1939 = 100)

ESPECIFICAÇÃO	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
<u>AGRICULTURA</u>	97	104	96	107	110	103	114	113	118	125	131	130	138	138	146	160	153
1. Lavouras de Exportação	99	99	80	100	93	78	83	84	86	95	96	92	103	97	95	116	93
2. Lavouras de Cons.Interno	96	108	107	119	122	121	136	134	140	145	156	156	157	167	182	191	199
<u>PRODUÇÃO EXTRATIVA VEGETAL</u>	105	108	99	87	100	123	119	114	113	111	111	121	115	116	113	109	136
1. Produção de Exportação	94	93	79	69	73	88	97	85	86	88	84	96	84	82	74	71	85
2. Produção de Cons.Interno	124	134	133	118	142	184	163	166	162	156	160	170	170	175	178	172	219
<u>INDÚSTRIA</u>	105	116	113	125	130	137	156	163	178	187	209	230	247	256	282	292	315
1. Extrativa Mineral	110	122	125	125	127	125	121	116	130	134	137	154	157	161	158	175	208
2. Ind.de Transformação	104	117	112	124	130	136	155	161	179	191	216	235	248	258	287	298	328
3. Construção Civil	106	116	109	134	112	132	168	177	160	139	147	181	238	241	230	211	214
4. Energia Elétrica	106	107	117	128	142	153	167	185	214	233	252	272	202	298	343	361	405
<u>TRANSPORTES</u>	105	114	111	112	120	125	128	139	161	175	187	207	226	250	270	277	288
1. Ferroviário	98	105	105	108	111	111	115	119	122	126	130	145	142	145	152	163	167
2. Rodoviário	106	110	114	119	115	130	142	177	231	264	295	326	382	450	508	519	550
3. Marítimo	119	139	122	116	147	151	139	137	156	168	174	171	188	197	198	188	192
4. Aéreo (1946 = 100)	-	-	-	-	-	-	100	159	194	204	290	376	375	426	458	483	571

Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE ECONOMIA (Fundação Getúlio Vargas)

A N E X O VIII
INDICES DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DO BRASIL
(1939 = 100)

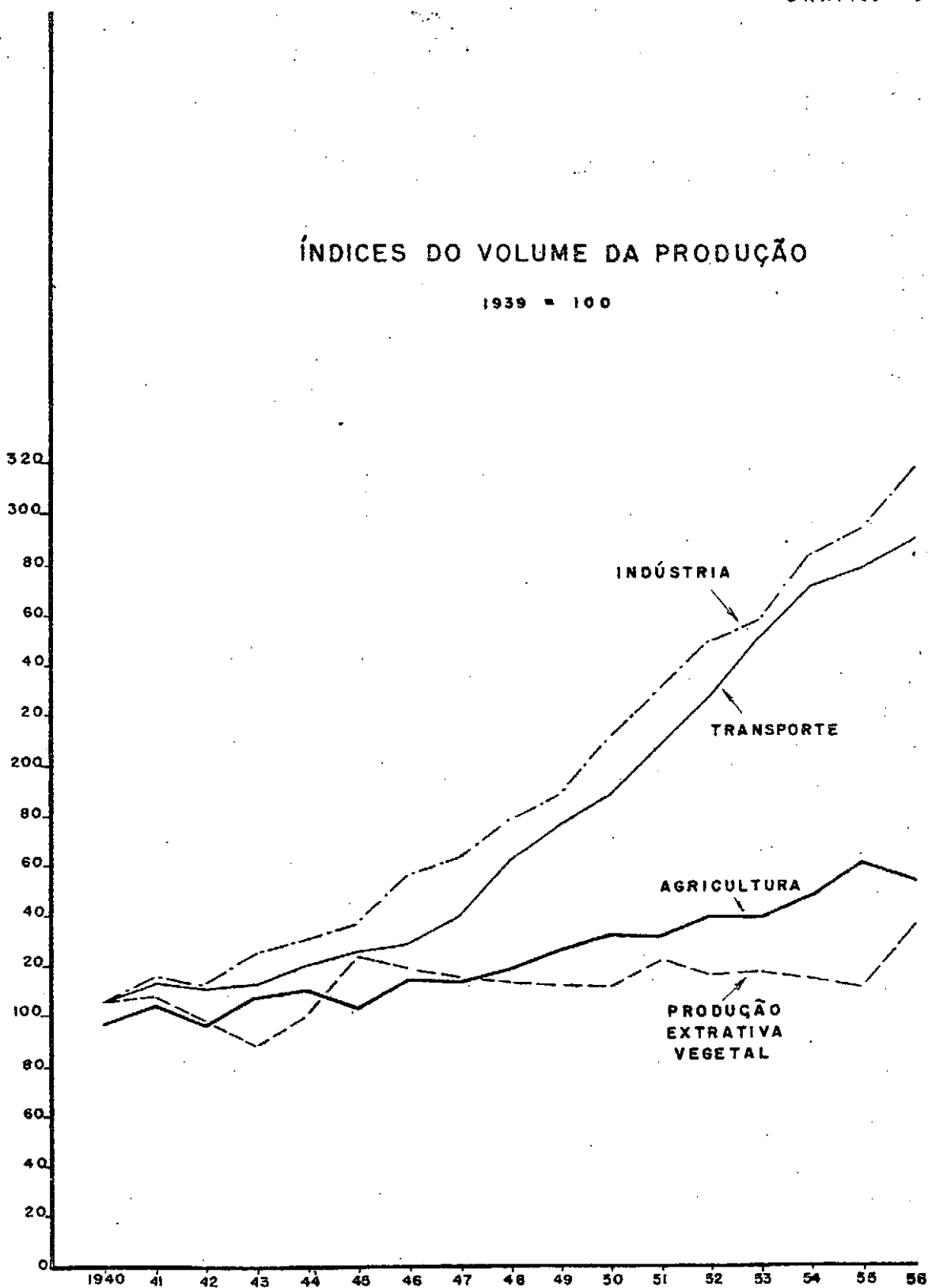
INDÚSTRIAS	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
1) Metalúrgicas	127	141	145	158	177	168	248	309	379	423	558	603	631	711	837	849	968
2) Material de transporte	121	139	48	5	17	49	139	219	545	340	399	777	944	279	461	277	545
3) Transformação de minerais não metálicos ...	103	160	153	185	207	220	255	2	284	316	354	404	431	510	553	567	644
4) Papel e Papelão	108	115	120	113	125	127	140	153	168	194	222	234	235	261	282	299	320
5) Borracha	159	258	282	343	341	492	549	538	623	761	902	933	1.065	1.219	1.57	1.498	1.563
6) Química	-	-	-	-	-	-	-	71	100	103	110	125	113	126	140	158	143
7) Couros e Peles (1940=100)	100	102	105	94	90	85	99	105	114	117	119	128	120	128	128	127	139
8) Têxtil	96	111	120	153	151	143	152	143	151	161	174	167	176	185	217	229	239
9) Calçados	103	107	108	122	140	157	163	134	162	164	182	218	202	208	207	238	287
10) Produtos Alimentares .	106	110	109	106	107	107	114	121	132	145	157	170	174	183	191	213	215
11) Bebidas	102	99	97	102	128	154	183	182	195	198	233	279	301	313	326	352	363
12) Editoriais e Gráficas.	99	106	83	95	104	114	134	139	138	153	173	196	225	229	258	272	300
13) Total das Indústrias de Transformação ...	104	117	112	124	130	136	155	161	179	191	216	235	248	258	287	298	328

FONTE - INSTITUTO BRASILEIRO DE ECONOMIA (FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS)

cccp.

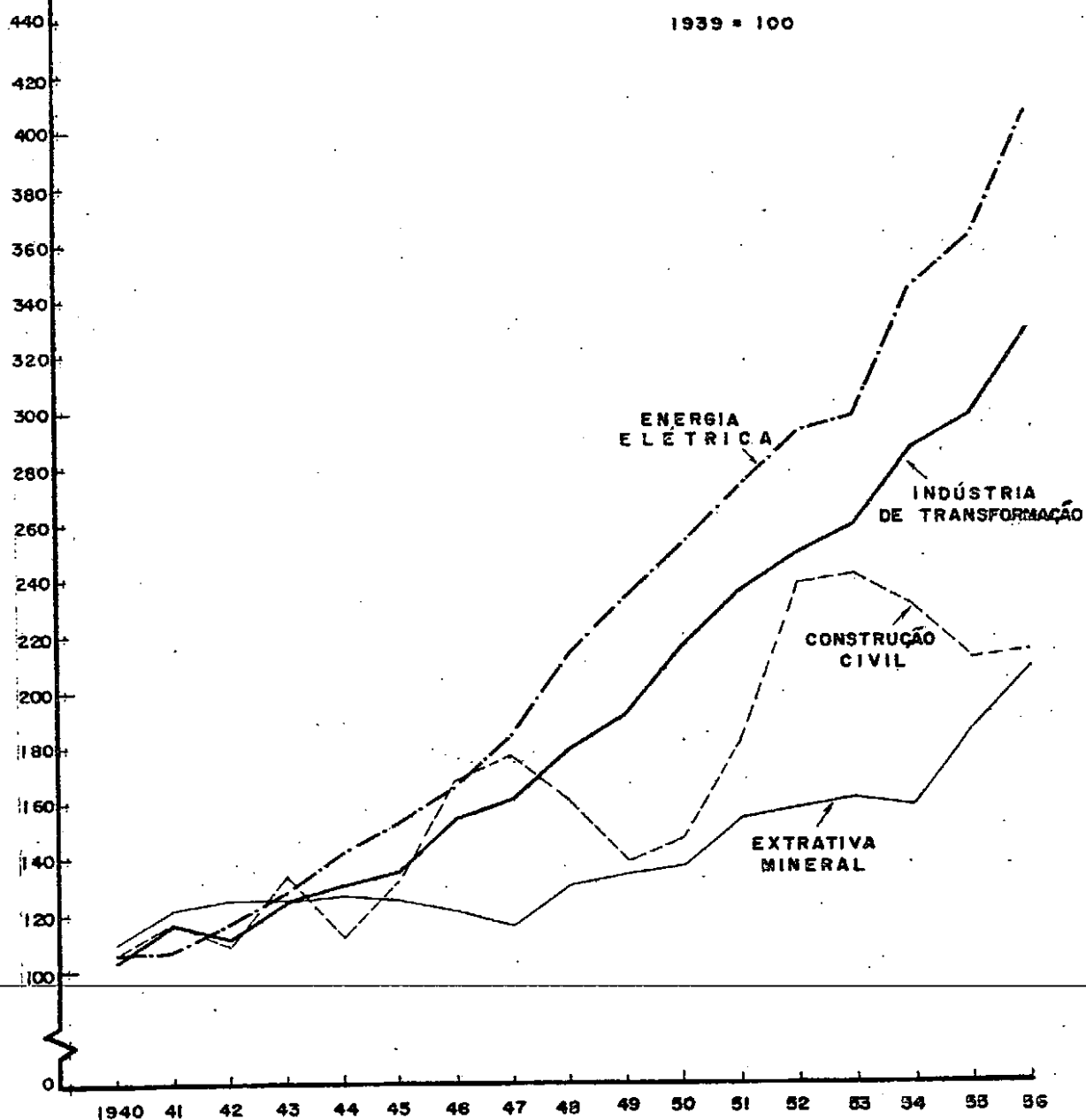
ÍNDICES DO VOLUME DA PRODUÇÃO

1939 = 100

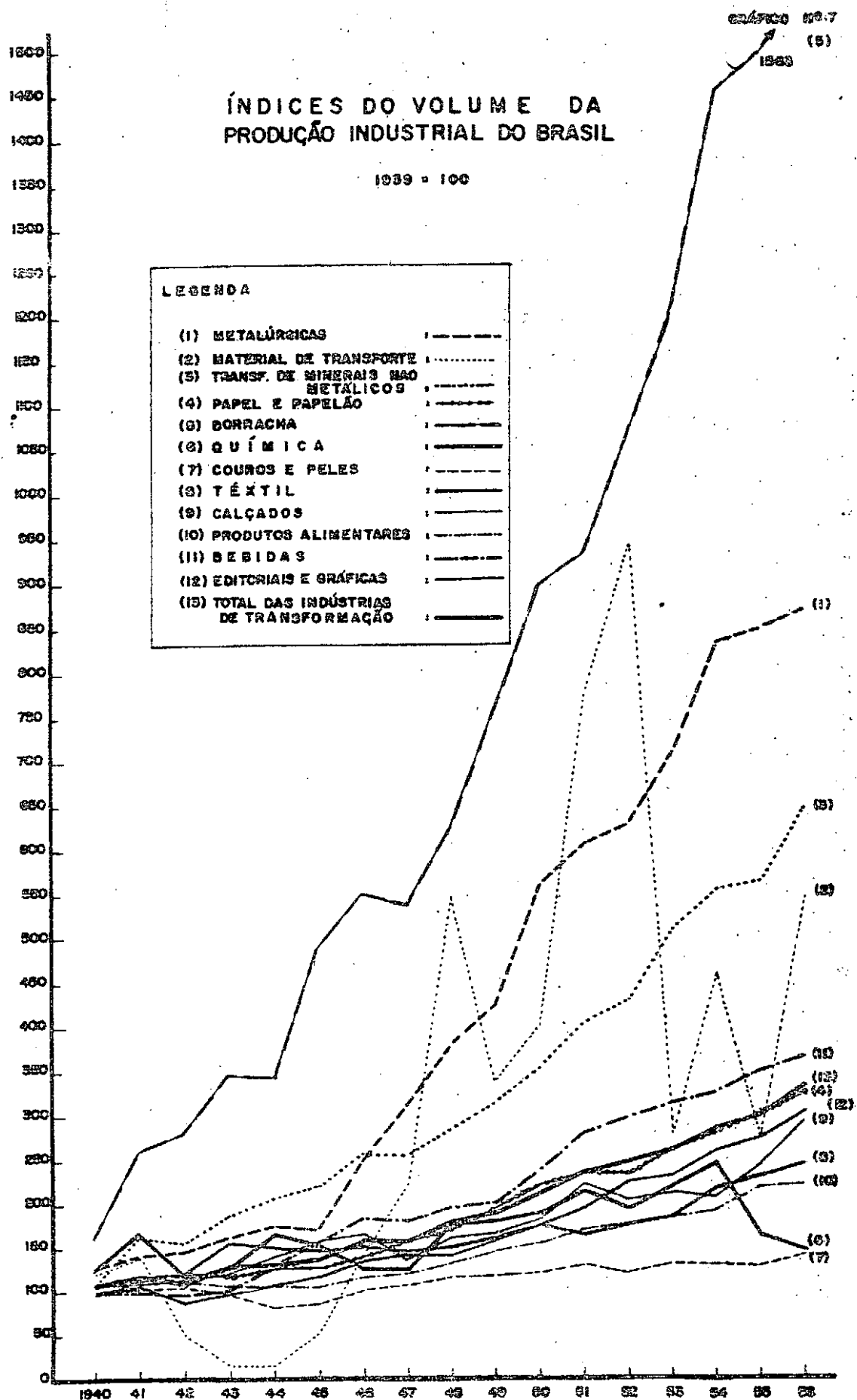


ÍNDICES DO VOLUME DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL

1939 = 100

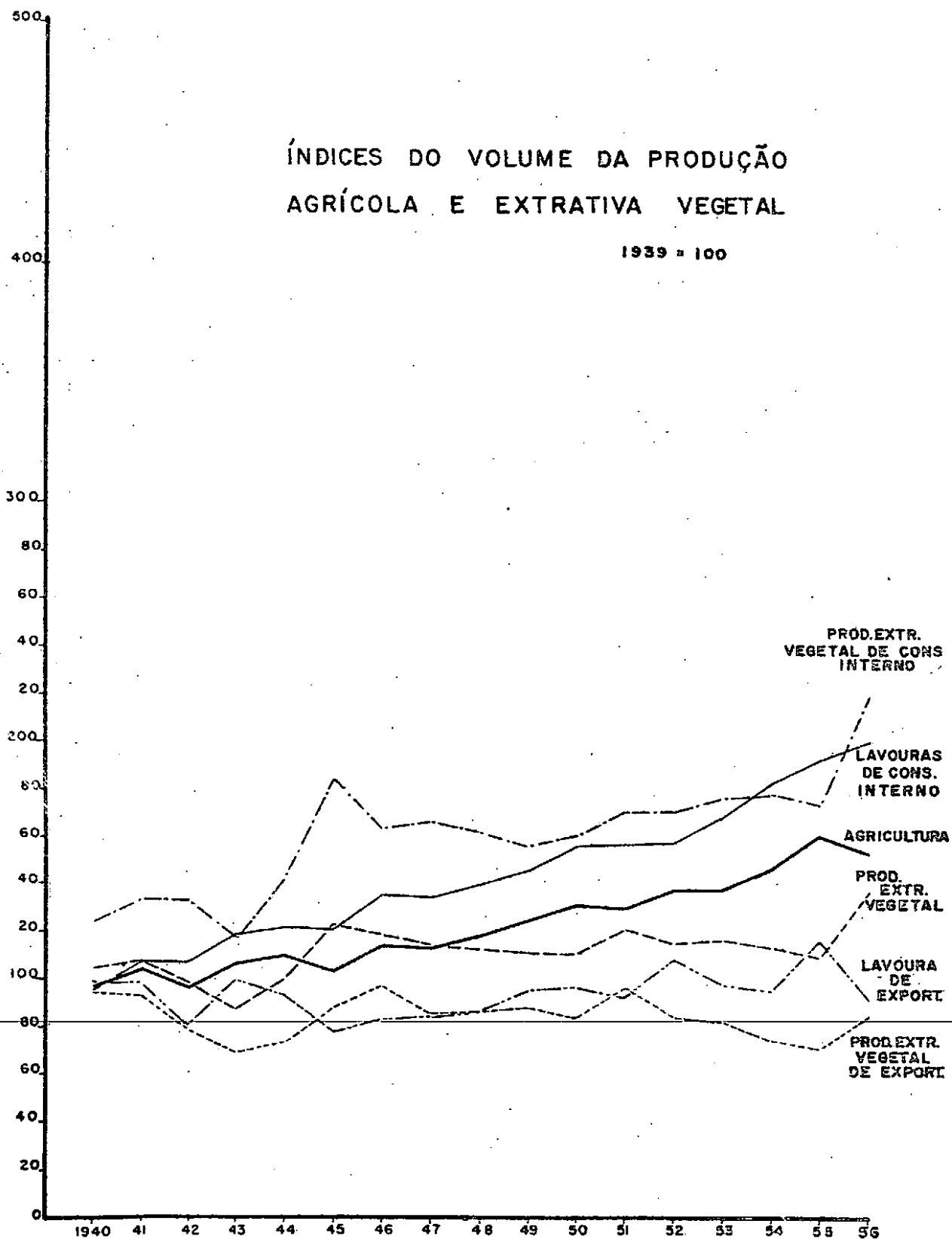


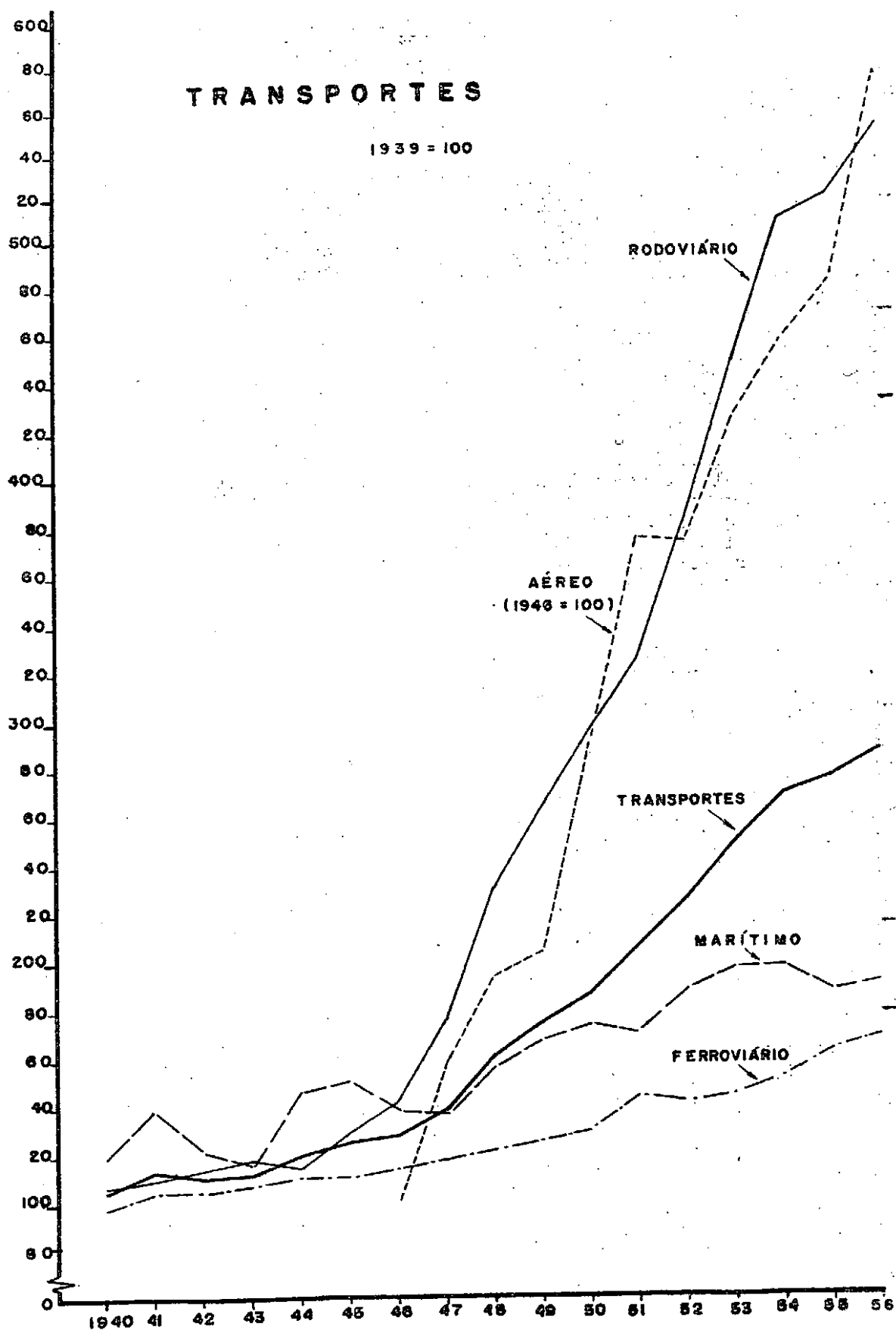
1039 - 1040



ÍNDICES DO VOLUME DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA E EXTRATIVA VEGETAL

1939 = 100





- O PROBLEMA DO BALANÇO
DE PAGAMENTOS

1. Introdução

O problema cambial reveste-se de grande relevância no programa do BNDE, não somente porque ele interfere no fluxo do comércio exterior e no movimento de capitais estrangeiros - fatores de decisiva atuação no processo de crescimento - mas também porque os financiamentos, em moeda estrangeira, representam uma parcela importante dos custos dos projetos financiados pela entidade.

Conforme se observou no capítulo anterior, o valor da moeda brasileira esteve sujeito a acentuada deterioração no pós-guerra, em decorrência do processo inflacionário. Sob condições de liberdade cambial, a taxa de câmbio teria se elevado progressivamente, a medida que se intensificasse aquele processo, de sorte a manter a paridade entre o poder aquisitivo interno e o externo do cruzeiro. Todavia, isso não ocorreu, posto que a política cambial excessivamente conservadora, que vínhamos seguindo, manteve o cruzeiro sobrevalorizado no exterior, rigorosamente até 1953, e de forma atenuada, desde essa data. Essa situação tem contribuído para desequilíbrios no comércio exterior do país, além de criar problemas e dificuldades para o funcionamento normal e o desenvolvimento equilibrado da economia brasileira.

A fim de atenuar os efeitos da sobrevalorização cambial, recorreu-se, inicialmente, ao controle de câmbio e as restrições quantitativas das importações. As dificuldades criadas por essa política cambial, ao escoamento de uma série de produtos exportáveis, levaram também à realização, durante algum tempo, do comércio, na base de operações vinculadas com vários países. Aquela sobrevalorização agravou-se, porém, cada vez mais, a medida que se intensificou o processo inflacionário, contribuindo para crescentes desequilíbrios no balanço de pagamentos e a acumulação de consideráveis atrasados comerciais, a partir de 1947. Embora mantida oficialmente a taxa oficial, ocorreu uma depreciação de fato do cruzeiro no exterior, através da instituição de taxas múltiplas de câmbio em 1953. Desde então, registraram-se várias outras depreciações, seja através dos reajustamentos periódicos das bonificações pagas aos exportadores, seja em decorrência da elevação dos agios nos leilões de câmbio, que permitiram atenuar a disparidade existente entre o poder aquisitivo interno e o externo do cruzeiro e seus efeitos sobre o nosso comércio exterior. O sistema tornou-se, no entanto, extremamente complexo, impondo-se sua simplificação.

Um passo decisivo nesse sentido foi a recente lei da tarifa, que além de introduzir nova e adequada pauta aduaneira, determinou modificações que simplificaram o sistema cambial, no setor das importações, entre elas a redução do número de categorias para efeito de licitação de promessas de venda de câmbio. A reforma do sistema tarifário revestiu-se de importância especial, visto que propiciou transferir para o campo fiscal, através da cobrança dos direitos aduaneiros, a maior parte da função seletiva das importações, que vinha sendo impropriamente exercida pelo mecanismo cambial. E é de esperar que outras medidas sejam tomadas, tendo em vista simplificar e atualizar o sistema cambial, também no setor das exportações, tais como a redução do número de suas

categorias e a revisão, em bases realísticas, das respectivas taxas efetivas de câmbio. A consecução desses objetivos é a atenuação do ritmo inflacionário reinante, tenderão a criar condições mais propícias a atenuação do problema cambial e maior equilíbrio no desenvolvimento econômico do país.

As principais modificações por que passou a política cambial do Brasil, no último decênio, serão examinadas a seguir.

2. Evolução da política cambial no período 1947-1954

As dificuldades de importação e a grande procura externa de produtos brasileiros durante a IIª Guerra Mundial, permitiram fossem acumuladas pelo país consideráveis reservas de divisas as quais, em 1946, montavam a cerca de 600 milhões de dólares. Todavia, essas reservas esgotaram-se rapidamente, no imediato após-guerra, à medida que se normalizaram as exportações dos países industriais, dada a intensa procura acumulada de importações de toda espécie, notadamente de máquinas e equipamentos, que o Brasil não pôde importar, em volume suficiente, durante o conflito. Mesmo após satisfeitas as necessidades mais urgentes de bens importados, continuaram elevadas as importações, que foram estimuladas pela sobrevalorização do cruzeiro no exterior - decorrente do fato de se ter mantido praticamente constante, desde 1939, a taxa de câmbio, enquanto se elevaram fortemente os preços internos - e pela ampla liberdade cambial vigente no biênio que se seguiu ao término do conflito.

A situação agravou-se seriamente em 1947, quando as importações quase duplicaram em relação ao ano anterior, contra pequeno aumento das exportações, e os principais países da Europa, junto aos quais haviam sido acumulados saldos comerciais relativamente vultosos, declararam a inconvertibilidade de suas moedas. Adveio forte deficit no balanço de pagamentos do Brasil e, como não mais se tinha a possibilidade de cobri-los com os saldos inconvertíveis, verificou-se a formação de atrasados comerciais em moedas convertíveis.

Por outro lado, a indústria brasileira, que teve no tável desenvolvimento durante a guerra, encontrava-se seriamente ameaçada pela concorrência estrangeira, uma vez que a tarifa aduaneira em vigor, baseada em direitos específicos, anulados pela inflação interna, e elaborada na base da estrutura industrial de pré-guerra, tornara-se obsoleta e incapaz de fornecer qualquer proteção. Tornou-se, assim, indispensável a adoção de medidas que estimulassem as exportações e de outras que contivessem as importações, com o duplo objetivo de atenuar o desequilíbrio do balanço de pagamentos e proteger a indústria nacional.

O reajustamento da taxa cambial, em função do nível dos preços internos vigente, foi considerado indesejável, uma vez que tornaria extremamente oneroso o reequipamento do parque produtor nacional e não seria suficiente para conter as importações, sujeitas a uma procura bastante inelástica. A tarifa aduaneira, que poderia exercer papel relevante na contenção das importações, demandaria tempo para ser elaborada e posta em vigor. Optou-se, em consequência, pela manutenção da taxa de câmbio (18,50 cruzeiros por dólar) e a reinstituição do controle quantitativo das importações. Este tornou-se cada vez mais amplo e, a partir de feverei-

ro de 1948, passou a ser executado através das licenças prévias da Carteira de Exportação e Importação do Banco do Brasil (CEXIM). Procurou-se, assim, corrigir o desequilíbrio do balanço de pagamentos, não através das oscilações da taxa de câmbio e do mecanismo do preço, mas pela simples restrição direta das importações, sujeita ao arbítrio administrativo e exposta a percalços éticos. Ao mesmo tempo, suspenderam-se as transferências de capitais para o exterior, enquanto a remessa de rendimentos de capitais aplicados no país ficou limitada ao máximo de 8% do principal.

Esse sistema apresentava graves inconvenientes, do ponto de vista cambial, que iriam comprometer seriamente seu funcionamento. Em primeiro lugar, não eliminou a sobrevalorização cambial, a qual, combinada com a crescente inflação interna, iria manter muito elevada a procura de importações. Esta foi apenas represada pelas restrições quantitativas, o que redundou em pressão intensa e crescente sobre o órgão distribuidor de licenças prévias da CEXIM. Além disso, o sistema de controle não era de "pronta remessa", de modo que a cada licença concedida estivesse assegurada a correspondente provisão de câmbio; em resultado, o valor das importações licenciadas tendeu a superar fortemente as disponibilidades de câmbio, dando lugar ao acúmulo de substanciais atrasados comerciais no exterior. Mais sérios foram, porém, os efeitos do sistema sobre a exportação; mantendo-se fixa a taxa de câmbio, enquanto se elevavam os custos e preços internos em decorrência da inflação, tornou-se cada vez mais difícil a exportação de número crescente de produtos nacionais - os chamados "gravosos" - cujos preços, no mercado mundial, se elevaram acima das cotações internacionais, principalmente após a desvalorização da libra e outras moedas, em 1949. Declinaram, assim, acentuadamente, as exportações de algodão, pinho, cacau, couros e peles, óleos vegetais e outras mercadorias, que então representavam cerca de 25% do valor total da exportação, e acumulavam-se estoques desses produtos no país. Procurou-se, por algum tempo (1948-1951), atenuar o problema dos "gravosos", através das operações vinculadas que, em 1950, chegaram a representar 20% do movimento cambial relativo a mercadorias. Todavia, essa modalidade de comércio evoluiu a extremos de complexidade, o que dificultou cada vez mais o seu controle, apresentando sérios inconvenientes, entre eles o aviltamento crescente dos preços dos produtos de exportação no exterior. As operações vinculadas foram suspensas, por isso, em fevereiro de 1951. E, como não foram tomadas outras medidas para assegurar o escoamento dos "gravosos", voltaram a acumular-se os estoques desses produtos no país; e o Governo, a fim de aliviar a difícil situação dos produtores, passou a comprar grande parte dos mesmos, com a dupla consequência inflacionária da retenção de estoques e da expansão do crédito para financiá-los.

A sobrevalorização cambial e, principalmente, as severas restrições às remessas de natureza financeira, redundaram, por outro lado, em grande desestímulo à entrada de capitais do exterior. Em resultado, a entrada líquida de capitais a longo prazo decresceu fortemente entre 1947 e 1952, enquanto as remessas para o exterior de capitais estrangeiros aplicados no país registrou substancial aumento no mesmo período. (*)

Por todas essas razões, apesar da violenta alta de preços do café, no biênio 1949-50, e a maior procura de alguns ou

* Vide quadro nº 12 do capítulo relativo à inflação.

QUADRO Nº 1 - BALANÇO DE PAGAMENTOS

(1947 - 1957)

I T E M S	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
A. <u>MERCADORIAS E SERVIÇOS</u>	- 146	- 37	- 118	106	- 468	- 707	31	- 230	- 24	98	- 2
Exportações (FOB)	1 157	1 183	1 100	1 359	1 770	1 416	1 539	1 558	1 419	1 482	1 377
Importações (FOB)	- 1 027	- 905	- 947	- 934	- 1 703	- 1 702	- 1 116	- 1 408	- 1 099	- 1 046	- 1 277
Balanço Comercial	130	278	153	425	67	286	423	150	320	436	122
Serviços (inclusive rendas de investimentos)	- 276	- 315	- 271	- 319	- 535	- 421	- 392	- 380	- 344	- 338	- 45
B. <u>DCNATIVOS</u>	- 24	- 7	- 3	- 2	- 2	- 2	- 14	- 5	- 7	- 18	- 1
C. <u>CAPITAIS PARTICULARES</u>	47	80	32	28	70	118	109	75	137	152	257
D. <u>CAPITAIS OFICIAIS</u>	3	69	12	57	14	-	14	10	37	46	-
E. <u>TOTAL ITENS A a D</u>	- 120	- 33	- 77	- 75	- 414	- 591	- 112	- 150	69	277	- 3
F. <u>ERROS E OMISSÕES</u>	- 43	29	82	- 23	123	- 26	- 98	10	4	24	- 96
SUPERAVIT OU DEFICIT (-) (E + F)	- 163	- 4	5	52	- 291	- 617	14	- 140	73	253	- 129
G. <u>ATRASADOS COMERCIAIS</u>	82	34	28	- 103	30	541	- 563	- 46	- 7	-	-
H. <u>FINANCIAMENTO OFICIAL COMPENSATORIO</u>	81	- 30	- 33	51	261	76	549	186	- 66	- 253	129

(*) - Dados preliminares, sujeitos a retificação.

(**)- Inclusive donativos.

FONTE - Departamento Econômico (Divisão de Balanço de Pagamentos) da SUMOC

tros produtos por ocasião da Guerra da Coreia, manteve-se intensa a tendência deficitária do balanço de pagamentos, e continuaram acumulando-se os atrasados comerciais. Posteriormente, com o desaparecimento das condições favoráveis criados pelo referido conflito, regrediram pouco a pouco os preços internacionais da quase totalidade dos produtos da exportação brasileira, estendendo-se aos demais produtos as dificuldades de colocação no exterior, daí advindo sérios desequilíbrios do balanço de pagamentos (Vide quadro nº 1).

A fim de evitar um aumento ainda maior de atrasados comerciais, viu-se o Governo forçado a impor drásticas restrições às importações, a partir de agosto de 1952, que repercutiram seriamente sobre a produção industrial do país. E reconhecendo a impossibilidade de continuar conduzindo o comércio exterior na base da taxa oficial, deu-se, no início de 1953, o primeiro passo no sentido de eliminar a sobrevalorização cambial, instituindo taxas múltiplas de câmbio e restabelecendo o mercado livre para certas operações, embora ainda mantendo o controle quantitativo das importações.

a) - O sistema de taxas múltiplas introduzido pela Lei nº 1.807

O sistema cambial introduzido pela Lei nº 1.807, de 7 de janeiro de 1953, teve em vista, de um lado, estimular as exportações, principalmente dos "gravosos", e, de outro lado, criar condições para atrair capitais estrangeiros, dando-lhes ampla liberdade de movimento pelo mercado livre, além de favores especiais no caso de investimentos diretos ou de participação e capitais de empréstimo, considerados de relevante interesse para a economia nacional. (*)

Passou-se a contar, inicialmente, com cinco taxas de câmbio: duas básicas, correspondentes ao mercado oficial e ao mercado livre respectivamente, e três taxas efetivas, decorrentes da combinação, em proporções diversas, das duas taxas anteriores, para efeito de exportação. Do lado da oferta de câmbio, tais taxas assim se distribuíam: a taxa oficial prevista para as exportações de café, algodão e cacau (cerca de 85% do valor da exportação); três taxas flutuantes, resultantes das diversas percentagens (15,30 e 50% respectivamente) admitidas para a venda, ao câmbio livre, das cambiais oriundas das exportações dos artigos que não representassem individualmente mais de 4% do valor da exportação, e que, dada a sua formação de custo, não pudessem ser exportados aos preços das respectivas paridades internacionais, ao câmbio

* Ao investimento direto ou de participação julgado de especial interesse para o desenvolvimento econômico do país, passou-se a admitir a entrada pelo mercado livre e concedeu-se o direito de remessa pelo mercado oficial, de parte dos respectivos rendimentos (até o limite de 10%). Facultou-se, ainda, que as importações de máquinas e equipamentos, correspondentes a êses capitais, entrados pelo mercado livre, pudessem ser feitas a taxa oficial de câmbio, obedecidos os critérios seletivos correntes. Com relação ao capital de empréstimo, também julgado de interesse especial, permitiu-se a entrada do principal e a remessa dos respectivos juros, até o máximo de 8% pelo mercado oficial.

bio oficial, ou sejam, os chamados artigos "gravosos"; e a taxa do mercado livre, aplicável às transações financeiras e aos serviços, exceto aqueles ligados às importações de mercadorias.

Do lado da procura de câmbio as taxas distribuíam-se da seguinte forma: a taxa do câmbio oficial, para as importações essenciais, serviços ligados às importações, transações financeiras do Governo e, na medida em que o permitisse a situação cambial, as remessas; dentro de certos limites, dos rendimentos de capitais investidos no país (Investimentos diretos em serviços de utilidade pública e capitais correspondentes a empréstimos considerados de interesse nacional); e a taxa do mercado livre, atribuída ao restante das importações e remessas. Para estas importações foi mantido o controle quantitativo, enquanto o movimento de capitais e a remessa de seus rendimentos passaram a ter ampla liberdade à taxa do mercado livre.

A instituição das taxas múltiplas de câmbio redundou, evidentemente, em depreciação de fato do cruzeiro - atenuando-se, assim, a inconveniente sobrevalorização cambial que vinha dificultando a exportação dos "gravosos" - uma vez que parte da exportação e remessa, que antes se faziam ao câmbio oficial, ficaram sujeitas a taxas efetivas mais altas.

O funcionamento do sistema instituído pela Lei nº 1.807, não apresentou, no entanto, os resultados previstos. Logo no seu início, passou-se a sentir um fenômeno característico dos sistemas de taxas múltiplas de câmbio, ou seja, intensa pressão no sentido de elevar as diversas taxas efetivas de exportação ao nível da taxa mais alta. Os exportadores dos produtos menos favorecidos pela discriminação cambial, passavam a reter seus estoques e pressionar fortemente o Governo, a fim de obter tratamento de câmbio mais favorável; ou eram os importadores estrangeiros que retraíam suas compras na expectativa de que a elevação das taxas efetivas de câmbio lhes propiciasse preços mais baixos, em suas respectivas moedas. Isso levou o Governo a unificar, seis meses mais tarde, na base de 50%, as diversas porcentagens estabelecidas para a venda, ao câmbio livre, das cambiais provenientes das exportações já admitidas nesse mercado.

Por outro lado, verificou-se que, em decorrência do agravamento da inflação interna, mesmo o café, o algodão e o cacau, não mais podiam ser exportados à taxa oficial, acumulando-se estoques invendáveis desses produtos. Passou-se, então, a admitir a negociação de parte do valor daqueles produtos à taxa livre de câmbio, estabelecendo para cada um deles um preço máximo, em moeda estrangeira, inferior à respectiva cotação internacional, e, facultando aos exportadores negociarem, a taxa do mercado livre, a receita proveniente da diferença entre aquele preço e a cotação internacional (Instrução nº 66, de 8.8.53). Com essa providência conseguiu-se restabelecer, temporariamente, a exportação daqueles produtos. Todavia, passado algum tempo, os exportadores de praticamente todos os produtos voltaram a reter novamente estoques e a reclamar a elevação das porcentagens para venda parcial dos produtos no mercado livre. E as receitas das exportações, ao câmbio oficial, passaram a reduzir-se, justamente no momento em que a liquidação dos atrasados comerciais estava a exigir vultosas disponibilidades de divisas.

Demais, a receita das exportações e da entrada de capitais no câmbio livre não foi suficiente para fazer frente às solicitações dos importadores e às remessas financeiras. Por essa

razão, foram suspensas, também em junho de 1953, as licenças de importação pelo mercado livre. As importações voltaram a realizar-se pela taxa oficial e o controle quantitativo, cada vez mais deficiente, voltou a operar como único elemento de sua contenção.

Encontrava-se o Brasil, então, na seguinte situação: haviam-se eliminado as restrições às transferências de capitais e suas rendas, ao restabelecer o mercado livre para as transações financeiras, ao mesmo tempo que se concederam favores cambiais especiais aos investimentos e financiamento considerados de relevante interesse para a economia nacional, o que iria contribuir para um influxo crescente de capitais estrangeiros, a partir de 1953 (*), se bem que lento inicialmente; do lado da exportação, dispunha-se de um sistema de taxas múltiplas dotadas de flexibilidade suficiente para impedir o agravamento da sobrevalorização cambial, a medida que se intensificasse a inflação interna; mas, no tocante às importações, havia-se voltado, praticamente, ao marco zero, ao reclassificá-las no mercado oficial e restabelecer o controle quantitativo. A sobrevalorização do câmbio que voltou a reinar para as importações, e o recrudescimento da inflação, a partir de 1949, vinham mantendo elevadíssima a procura de importações e pressionando severamente o mecanismo de licenciamento. Essa conjugação de circunstâncias levou o Governo a realizar nova reforma cambial, em outubro de 1953.

b) - Efeitos da sobrevalorização cambial e do controle quantitativo das importações sobre a produção nacional.

A restrição quantitativa das importações, vigente até 1953, teve efeitos altamente protecionistas sobre a produção industrial do país. A preferência dada na concessão de licenças à importação de máquinas, equipamentos, matérias-primas, combustíveis etc., a taxa oficial, facilitou o reequipamento e expansão da capacidade produtiva da indústria, bem como assegurou seu funcionamento, a um custo cambial relativamente baixo. Por outro lado, as severas restrições às importações de bens de consumo, contribuíram decisivamente para assegurar um crescente mercado para a produção substitutiva nacional, uma vez que eliminaram a competição estrangeira para ampla série de similares produzidos internamente, ao mesmo tempo que desviaram para o mercado nacional parte substancial da procura monetária de importações. Tais fatos contribuíram decisivamente para o notável surto da produção industrial, no pós-guerra, sobretudo no setor de bens de consumo, duráveis, os mais visados pelas restrições quantitativas.

O controle quantitativo e a sobrevalorização cambial, todavia, provocaram várias distorções na estrutura econômica do país. Conforme já se mencionou no capítulo anterior, as facilidades de importação de bens de produção, à taxa oficial, contribuíram para relativo atraso no desenvolvimento da produção nacional substitutiva de certos equipamentos e, principalmente, de matérias-primas de origem mineral, que podiam ser adquiridos no exterior a preços relativamente baixos. Por outro lado, a produção de origem agrícola e extrativa vegetal, destinada à exportação, permaneceu praticamente estagnada, em face das dificuldades de concorrência no exterior, decorrente da crescente alta dos custos internos e da taxa cambial sobrevalorizada.

* Vide quadro nº 12, na parte relativa à inflação.

3. Características do Sistema Cambial vigente

a) Características do Sistema

O sistema cambial instituído pela Instrução nº 70, de 9 de outubro de 1953, da SUMOC, manteve o mercado livre para os movimentos de capitais e vários itens invisíveis do balanço de pagamentos, exceto os fretes de importação e serviços governamentais. Esse mercado ficou isento de controle de qualquer espécie, pelo menos no que diz respeito às moedas conversíveis.

As exportações e importações de mercadorias passaram, porém, a realizar-se pelo câmbio oficial, suplementado por bonificações e sobretaxas cambiais.

Os exportadores passaram a receber em pagamentos de suas divisas, além da taxa oficial, uma compensação fixa (bonificação) na base de 10,00 cruzeiros por dólar ou seu equivalente, para todos os produtos, com exceção do café, cuja bonificação foi fixada em 5,00 cruzeiros por dólar. Passou-se, assim, a contar, de início, com duas taxas efetivas do lado da exportação, ou sejam, de 23, 36 e 28,36 cruzeiros por dólar para o café e os demais produtos respectivamente; taxas essas ligeiramente superiores às anteriormente em vigor.

Os importadores, por sua vez, ficaram sujeitos ao pagamento, além da taxa oficial, de uma sobretaxa (ágio) variável. A fim de adquirir câmbio, ficou o importador obrigado a obter, em leilão, nas bolsas de valores, mediante o pagamento do agio, uma promessa de venda de câmbio (PVC), correspondente à categoria da mercadoria que deseja importar. Uma vez de posse dessa promessa de venda de câmbio, o importador poderia (a) obter licença de importação, junto a Carteira de Comércio Exterior (CACEX), criada em substituição a CEXIM, para a classe de mercadoria e no valor indicados naquele documento; e (b) adquirir, a taxa oficial, as divisas correspondentes aquele valor. A maior parte das importações ficou ainda sujeita a uma taxa de remessa de 10%.

Para efeito de leilão, as importações foram classificadas em cinco categorias, conforme a natureza, o grau de essencialidade e a possibilidade de produção substitutiva no país. As disponibilidades de divisas passaram a ser distribuídas, para fins de leilão, entre as diversas categorias, conforme critério administrativo, em montantes variáveis diretamente com as essencialidades das classes de mercadorias. Estabeleceu-se para cada categoria uma sobretaxa cambial variável, determinada em função da oferta e procura nos leilões das promessas de venda de câmbio. Esses leilões são realizados separadamente para as importações pagáveis em dólares americanos e aquelas pagáveis nas moedas de países com os quais o Brasil mantém acordos de pagamento (*). Es-

(*) A partir de agosto de 1955, em consequência de acordos firmados pelo Brasil com a Grã-Bretanha, Alemanha Ocidental e Reino dos Países Baixos, estabeleceu-se na Europa uma área brasileira de conversibilidade limitada (ACL), dentro da qual os pagamentos efetuam-se, em bases de transferibilidade, nas moedas dos referidos países participantes. Posteriormente, a União Belgo-luxemburguesa, a Áustria, a Itália e a França ingressaram na aludida área. Os pagamentos entre o Brasil e os países com os quais mantém acordos bilaterais de pagamentos realizam-se em moedas inconvertíveis, em geral dólares-convenio.

tabeleceram-se, ainda, leilões especiais, realizados periodicamente, para certas importações, como artigos de uso na agricultura (inseticidas, fertilizantes e implementos agrícolas em geral), petróleo e derivados (exceto gasolina), frutas etc.

Em resultado dessa pluralidade de categorias, leilões normais em dólares americanos e outras moedas, leilões especiais etc., o sistema cambial passou a caracterizar-se por grande variedade de taxas efetivas de câmbio flutuantes, do lado da importação, cada uma correspondendo à taxa oficial mais o ágio de cada categoria e leilão. Acresce que umas mercadorias ficaram sujeitas ainda a sobretaxas fixas, enquanto outras, isentas dessas sobretaxas. Outras importações, porém, passaram a efetuar-se independentemente do leilão de promessas de venda de câmbio, embora sujeitas a sobretaxas fixas. É o caso do trigo, material de consumo de imprensa, importações das Entidades Públicas etc., bem como as importações de conjuntos de equipamentos financiados no exterior ou correspondentes a investimentos de capital estrangeiro, considerados de especial interesse para o desenvolvimento econômico e a segurança nacional. A essas importações concederam-se taxas efetivas de câmbio especiais, o que tornou ainda mais complexo o sistema de taxas cambiais para a importação.

A fim de assegurar um mínimo de proteção à produção nacional, nos casos em que uma moeda não fôsse muito procurada (caso de certas moedas inconvertíveis) e assegurar que moeda alguma fôsse vendida a preço muito menor que a taxa média de compra, instituíram-se ágios mínimos, idênticos em todas as moedas, para os mercados de cada categoria de importação.

As receitas dos ágios foram destinadas a cobrir as bonificações pagas aos exportadores e, em princípio, a financiar a produção agrícola.

b) Funcionamento do sistema

A execução do sistema determinou, como era de esperar, dada a crescente pressão inflacionária, uma tendência acentuada para a elevação das taxas efetivas de câmbio, de sorte a corrigir, em alguns casos, e atenuar, em outros, a disparidade existente entre os poderes aquisitivos interno e externo do cruzeiro.

O forte aumento dos ágios em todos os leilões de promessas de venda de câmbio, redundou em intensa elevação das taxas efetivas de câmbio para todas as importações sujeitas ao leilão, como se poderá apreciar pelo quadro nº 3. Por outro lado, elevaram-se, por decisões administrativas, as sobretaxas fixas que incidiam sobre as importações e, posteriormente, os ágios mínimos de todas as categorias de importação.* E, a fim de re-

* A partir de 4 de fevereiro de 1957, passaram a vigorar ágios mínimos, calculados semanalmente pela Carteira de Câmbio do Banco do Brasil, tendo em vista atenuar o desnível que se vinha observando nas cotações das diferentes moedas.

duzir a subvenção cambial a certas importações e remessas (incluive as governamentais e as correspondentes aos rendimentos de certos capitais estrangeiros, ou sejam, aquelas consideradas de relevante interesse para o desenvolvimento econômico e a segurança nacional), antes feitas à taxa oficial, o Governo reajustou, ao nível do "custo do câmbio",* as taxas efetivas a elas correspondentes.

Continuaram a realizar-se, ao câmbio oficial, somente as importações de papel de imprensa.

No tocante às exportações notou-se, do mesmo modo, uma elevação das taxas efetivas de câmbio. A fim de atender aos reclamos dos exportadores, bem como criar condições propícias ao escoamento de produtos que iam perdendo seu poder competitivo no mercado mundial, à medida que se elevavam seus custos de produção, o Governo, procedeu, através de várias instruções da SUMOC, a sucessivos reajustamentos das bonificações concedidas aos exportadores, que redundaram em elevações daquelas taxas.

As duas taxas efetivas de câmbio anteriormente mencionadas, foram substituídas por taxas flutuantes, entre agosto e novembro de 1954, quando vigorou a Instrução nº 99 da SUMOC. Esta Instrução instituiu o pagamento das bonificações, na base do câmbio livre, para 20% do valor das cambiais de exportação, o que redundou na elevação das taxas médias, no conjunto do ano de 1954, para 27,41 cruzeiros para o café e 30,98 cruzeiros para os demais produtos. A Instrução nº 112, de 7.1.1955, da SUMOC, revogou a de nº 99, restabelecendo as bonificações fixas, ao mesmo tempo que instituiu quatro categorias de exportação, ficando o café na primeira e os demais produtos distribuídos entre as três categorias restantes. Posteriormente, várias outras instruções da SUMOC elevaram as bonificações e reclassificaram os produtos em classes mais altas, de sorte que as taxas efetivas para as exportações aumentaram gradativamente, como mostra o quadro nº 2.

A taxa em vigor no mercado livre apresentou, do mesmo modo, tendência para a alta, conforme mostra o quadro nº 6. Essa tendência foi bastante acentuada nos dois primeiros anos e meio de funcionamento do sistema, ou seja, até o primeiro semestre de 1956. Atenuou-se consideravelmente, porém, no segundo semestre daquele ano e primeiro semestre de 1957, em decorrência de vários fatores que contribuíram, ao mesmo tempo, para reduzir a procura e acrescer a oferta de divisas no mercado livre, entre os quais destacam-se os seguintes: as severas medidas de contrô-

* O "custo do câmbio" equivale à soma da taxa oficial e da média das bonificações pagas aos exportadores, em dado período. Suas variações, desde que entrou em vigor a Instrução nº 70, em 1953, foram as seguintes.

1953 (out.-dez.)	25,36	Cr\$/US\$
1954	33,36	"
1955	38,27	"
1956	41,21	"
1957 (Jan.-Ago.)	43,85	"
(Set.-Dez.)	46,63	"
1958 (Janeiro)	51,32	"

le do crédito bancário, em vigor a partir de julho de 1956; e a maior oferta de divisas no mercado livre, resultante do desvio para esse mercado, de parte da receita de exportação, através do subfaturamento das vendas de café. A partir de julho de 1957, a taxa do mercado livre voltou a elevar-se fortemente, impulsionada por alguns fatores opostos àqueles que determinaram sua relativa estabilidade nos dois meses anteriores, entre eles: o retorno ao regime de relativa facilidade na concessão do crédito bancário e a prática do "under-pricing" no faturamento das importações, com vistas a utilizar a taxa do mercado livre para cobertura de parte das mercadorias importadas.

c) Vantagens e desvantagens do sistema

O sistema instituído pela Instrução nº 70, representou grande evolução no que tange ao controle das importações. O antigo e arbitrário controle quantitativo foi substituído pelo mecanismo do preço, através de ágios que refletem com maior aproximação a oferta e procura nos leilões, eliminando-se, assim, o perigo de distorção ética, inevitável nos sistemas de restrições quantitativas. Por outro lado, as taxas efetivas de câmbio para as importações, foram dotadas de elevada flexibilidade, o que propiciou eliminar-se, em grande parte, a sobrevalorização cambial, bem como evitar que, de futuro, essa sobrevalorização voltasse a manifestar-se, a medida que se desenvolvesse a espiral inflacionária. Demais, reduziu-se consideravelmente a possibilidade de continuarem acumulando-se atrasados comerciais, uma vez que no sistema atual, a licença de importação somente é concedida depois de já estar o importador de posse da respectiva promessa de venda de câmbio. Nas condições atuais, esses atrasados somente poderiam ocorrer no caso de uso excessivo das vendas de câmbio a termo, como se verificou no início da execução do sistema.

Os efeitos do novo sistema foram favoráveis também sobre a estrutura da indústria e da produção em geral. Esta passou a contar com maior estímulo que antes, no sentido do desenvolvimento da produção de matérias primas e produtos industriais básicos, visto que as matérias primas e equipamentos, que, no sistema anterior, eram importados à taxa oficial, estão agora sujeitos ao pagamento dos ágios cambiais, que proporcionam maior incentivo à sua produção no território nacional.

No tocante à exportação, o novo sistema não logrou resultados análogos aos obtidos no setor da importação. Sendo fixas as bonificações, voltou-se a operar com taxas efetivas rígidas - fixadas por arbítrio administrativo - incapazes de se adaptarem automaticamente à marcha do processo inflacionário, com os seguintes resultados, já conhecidos nos sistemas anteriormente vigentes: (a) dificuldades crescentes para a exportação de uma série de produtos, cuja "gravosidade" tende a reaparecer, à medida que sobem os custos e preços internos, até o momento em que as Autoridades cedam à pressão crescente dos grupos interessados e reajustem as respectivas bonificações ou, através de expedientes administrativos, sempre arbitrários, concedam melhor tratamento cambial aos exportadores; e, (b) a reintrodução de um elemento especulativo nas operações de exportação, pela constante expectativa de reajustamento das bonificações por parte, seja dos importadores, que retraem suas compras, seja dos exportadores, que tendem a reter seus estoques. Disso decorrem perturbações das mais sérias para as exportações, bem como para a produção de numerosos artigos exportáveis. O atraso no reajustamento administrativo das bonificações, em relação aos custos, determina perdas ocasionais de mercados, muitas vezes de difícil re-

cuperação; e no caso de produtos que, dada sua expressão relativamente pequena na exportação, não contam, em sua defesa, com a pressão de um grupo numeroso de interessados, aquele atraso tornava-se especialmente amplo, levando ao abandono das respectivas culturas, por parte de muitos produtores, em detrimento da diversificação da pauta de artigos exportáveis. No que tange as principais mercadorias, notadamente o café, a sobrevalorização cambial determinou, em várias ocasiões, o recurso à fraude, através do subfaturamento das exportações, com o conseqüente desvio de divisas para o mercado livre.

O sistema instituído pela Instrução 70 tem apresentado sérios inconvenientes também no tocante às importações. Um deles consistia na excessiva instabilidade das taxas efetivas de câmbio, resultantes das várias categorias de importação, sobretaxas fixas e leilões - normais e especiais - para o dólar e as moedas de países com os quais o Brasil mantém acordos de pagamento, realizados nas 18 bôlsas de valores. Por outro lado, parcela importante da importação continuou isenta de ágios, sendo realizada, até recentemente, ao "custo do câmbio" e, no caso especial do papel de imprensa, à taxa oficial. As taxas de subvenção concedidas a esses artigos têm mantido excessivamente elevadas suas importações, de sorte a reduzir as disponibilidades de divisas para os leilões normais e a prejudicar o desenvolvimento da produção similar no país. Acresce que, até agosto de 1957, na falta de uma tarifa aduaneira adequada, os ágios vinham substituindo os direitos aduaneiros, como meio de proteção à indústria nacional. No entanto, o alto grau de complexidade já atingido pela importação do país, estava a exigir uma classificação muito mais ampla e seletiva dos produtos importados que a relativa às cinco categorias cambiais, até então vigentes, o que somente seria propiciado pela entrada em vigor, naquele mês e ano, da nova tarifa aduaneira.

d) Modificações introduzidas no sistema pela Lei da Tarifa

A Lei nº 3.244, de 14-8-1957 e respectiva regulamentação (Dec. nº 42.820, de 16-12-1957) não se limitaram a reforma da tarifa aduaneira; introduziram também algumas modificações de grande importância no sistema cambial, simplificando-o e criando condições para posteriores simplificações, ao mesmo tempo, que se elevaram algumas taxas efetivas de câmbio de sorte a atenuar a subvenção cambial vigente na importação de certas mercadorias e remessas para o exterior. As modificações introduzidas no sistema cambial pela Lei da Tarifa se limitaram, entretanto, ao setor da importação e ao das transações financeiras continuando as exportações sujeitas ao regime de bonificações, embora, na prática, algumas dessas bonificações fossem reajustadas, através de vários artifícios a que se recorreu o Governo.

Vejamos as principais modificações introduzidas pela mencionada Lei da Tarifa.

A entrada em vigor da nova tarifa, permitiu transferir do setor cambial para o fiscal, a função seletiva das importações, tornando desnecessária a classificação das mercadorias importadas em várias categorias, para efeito de licitação das promessas de venda de câmbio. Todavia, julgou-se oportuno manter as importações agrupadas em duas categorias - a geral e especial - em substituição as cinco anteriormente existentes, enquanto fosse indispensável conjugar a tarifa com medidas de controle cambial.

A categoria geral compreende as matérias primas, equipamentos e outros bens de produção, assim como bens de consumo generico, para os quais não haja suprimento satisfatório no mercado interno. A categoria especial compreende os bens de consumo restrito e outros bens de qualquer natureza, cujo suprimento ao mercado interno seja adequado. A classificação dos produtos em cada categoria não é, no entanto, rígida, podendo ser modificada pelo Conselho de Política Aduaneira.

A licitação específica para importação de mercadorias ficou limitada aos dois casos seguintes: (a) quando se tratar de mercadorias classificadas na categoria especial; e (b) quando indispensável a execução de convenios bilaterais de comércio. No primeiro caso, enquadra-se a licitação específica para automóveis, prevista para os dois primeiros anos de vigência da Lei, em montantes de doze e oito milhões de dólares respectivamente, mediante leilões mensais.

Tendo-se em vista preparar o caminho para uma rápida simplificação do sistema, estabeleceu-se como norma geral que nenhuma importação se faria a taxa de câmbio inferior ao relativo a categoria geral. Foram admitidas, porém, tantas exceções a regra que, sob o aspecto quantitativo, as exceções superam a norma geral.

Essas exceções referem-se às seguintes importações, que continuaram gozando de tratamento cambial privilegiado:

1 - papel de imprensa e papel importado pelas empresas editoras, fertilizantes, inseticidas e semelhantes de aplicação nas atividades agropecuárias; trigo, petróleo e derivados; livros, jornais, revistas e publicações semelhantes; equipamentos, peças e sobressalentes, sem similar nacional, destinados às empresas jornalísticas e editoras de livros, a pesquisa e produção de petróleo bruto, bem como as correspondentes a investimentos considerados essenciais ao desenvolvimento econômico ou a segurança nacional, de acordo com os critérios estabelecidos pelo Conselho da SUMOC. Tais importações estão sujeitas a taxas não inferiores ao custo de câmbio (taxa oficial mais média ponderada das bonificações pagas aos exportadores), exceção feita ao papel para jornais ou impressão de livros. Para este último a diferença entre a taxa oficial e o custo de câmbio será reajustada semestralmente, na base de aumentos de 10% para as empresas editoras ou impressoras de livros e para os jornais e revistas cujo peso não ultrapassasse de 80 gramas, na data da promulgação da Lei, e de 25% para os demais, até alcançar a taxa de categoria geral.

2 - importações, sem similar nacional, realizadas diretamente pelo Poder Público, autarquias, entidades paraestatais, sociedades de economia mista e empresas concessionárias de serviços públicos. A estas importações corresponde uma taxa efetiva de câmbio, resultante da taxa oficial mais sobretaxa não inferior a média ponderada resultante das licitações na categoria a que pertencer a mercadoria objeto da importação.

3 - importações, até 30-6-1959, de partes ou peças complementares da produção nacional de veículos automotores, por fabricantes com planos aprovados pelo GEIA, que estão sujeitas a taxas efetivas de câmbio iguais a taxa oficial mais as médias ponderadas resultantes dos leilões realizados nas categorias e moedas respectivas, nos seis meses anteriores a 14.8.1957.

4 - importações não especificadas, em leilões especiais, para cumprimento de acordos bilaterais de comércio.

5 - importações para as missões diplomáticas, de pertences de imigrantes, bagagens, etc., sem cobertura cambial.

Aos fabricantes de papel de imprensa, bem como de fertilizantes, inseticidas e semelhantes destinados a agricultura, será concedido um subsídio equivalente a diferença entre o preço do similar importado e o que resultaria se a importação fosse efetuada ao custo de câmbio da categoria geral, adicionado do montante do imposto calculado com base na alíquota estabelecida na tarifa aduaneira. Tal subsídio será pago com os recursos do Fundo Especial, constituído com parte dos agios relativos a licitação na categoria geral.

O pagamento de serviços em geral, a transferência de "royalties", as remessas de manutenção e despesas de viagem, a entrada e saída de capitais e suas rendas, continuam realizando-se, com inteira liberdade de movimento e sem qualquer limitação, pelo mercado de taxa livre, abrindo-se exceções somente as seguintes transações:

1 - pagamentos de compromissos financeiros do Poder Público; pagamentos de serviços relativos às importações de equipamentos, peças e sobressalentes, relativos a pesquisa e produção de petróleo em bruto; amortização do principal de empréstimos, créditos e financiamentos, bem como dos respectivos juros, relativos a investimentos considerados essenciais ao desenvolvimento econômico e a segurança nacional. A tais transações é concedido o "custo de câmbio".

2 - remessas correspondentes à amortização do principal e aos juros de empréstimos, créditos e financiamentos, relativos a investimentos outros que os referidos no item anterior, desde que aprovados pelo Conselho da SUMOC e dentro das possibilidades de câmbio. Tais remessas estão sujeitas ao pagamento de sobretaxas não inferiores a média ponderada resultante das licitações na categoria geral da moeda objeto de transação.

As remessas de lucros e dividendos correspondentes a investimentos diretos ou de participação, considerados de relevante interesse para a economia nacional, que no regime anterior podiam processar-se, em parte, ao "custo do câmbio", também deverão efetuar-se integralmente a taxa do mercado livre, de acordo com a nova regulamentação.

Com relação as exportações foi mantido, como já se mencionou, o regime anterior. Continuaram em vigor as bonificações fixas aos exportadores, estabelecidas pela Instrução nº131.

Todavia, como as taxas efetivas de câmbio, resultantes da taxa oficial e daquelas bonificações, se tornassem cada vez mais inadequadas para estimular as exportações, viu-se o Governo obrigado a proceder, no decorrer de 1957, a novas elevações das bonificações, através da aplicação de taxas diferenciais não previstas na referida Instrução.

Assim é que, a partir de agosto de 1957, concedeu-se um prêmio aos exportadores de café,* igual a 1% por dólar excedente do mínimo de US\$ 43,00 por saca, calculado sobre o valor, em cruzeiros, resultante da aplicação da taxa anterior de Cr\$37,06 por dólar. Graças a essa medida, a taxa efetiva do dólar-café elevou

* Resoluções nºs. 80 e 81 do Instituto Brasileiro do Café.

se de 40,69 para 43,58 cruzeiros por dólar, entre agosto e dezembro daquele ano.

Outro método utilizado para melhorar o tratamento cambial a certas exportações, sem alterar a Instrução nº 131, e o regime especial de compra-e-venda simbólicas instituído pela CACEX. Tal regime tem se aplicado a uma série de produtos *, propiciando aos exportadores taxas efetivas de câmbio superiores aquelas correspondentes as respectivas categorias.

Há ainda a mencionar o regime especial concedido pela Instrução nº 147, de 24.6.57, da SUMOC, aos exportadores de artigos têxteis. Em face das dificuldades em que se debatia a indústria respectiva, em 1957, para encontrar escoamento para sua produção, as exportações de têxteis foram contempladas com uma bonificação adicional de 36,00 cruzeiros por dólar, que somada a já em vigor para a 4ª categoria (Cr\$ 67,00), assegurou uma taxa efetiva de câmbio de Cr\$ 103,00 pela mesma unidade monetária, aos exportadores dos artigos em questão.

4. Conclusões

A análise anterior indica que o Brasil experimentou, no último decênio, vários sistemas cambiais, todos eles inadequados para solucionar o problema do balanço de pagamentos.

O sistema de taxa fixa e sobrevalorizada e controle quantitativo, vigente até 1953, contribuiu para agravar, em vez de atenuar, o desequilíbrio daquele balanço, visto que desencorajava as exportações e a entrada de capitais estrangeiros, enquanto estimulava a procura de importações.

A Lei nº 1.807, de janeiro de 1953, criou condições favoráveis a maior influxo de capitais estrangeiros, ao instituir o mercado livre para as transações financeiras, e um mecanismo flexível, embora insatisfatório, de ajustamento entre o fluxo de exportações e a pressão inflacionária interna. Manteve, porém, praticamente inalteradas em relação ao sistema anterior, as condições do lado da importação.

O regime instituído pela Instrução nº 70, criou novas facilidades ao ingresso de capitais estrangeiros e introduziu o mecanismo altamente flexível dos leilões de câmbio para as importações. Esse mecanismo, ao assegurar o reajustamento automático entre as taxas efetivas de câmbio e o desenvolvimento do processo inflacionário interno, possibilitou atenuar, em grande parte, a sobrevalorização cambial, que vinha contribuindo para exacerbar a procura de importações, com efeitos desfavoráveis sobre a posição do balanço de pagamentos. Essa sobrevalorização não foi ainda completamente eliminada, porém, uma vez que parte importante das importações continua a realizar-se independentemente dos leilões de câmbio e as taxas de subvenção. As modificações decorrentes da Lei da Tarifa, por sua vez, propiciaram a simplificação

* Algodão (cerca de 50% do total exportado), mentol, óleo de pau-rosa, castanha do Pará, fumo, soja, batata, madeiras, laranjas, couros e peles, piaçava e erva-mate, entre outros.

e aperfeiçoamento do sistema, ainda no tocante às importações, ao reduzir o número de categorias para efeito de licitação de divisas, e, ao transferir, com grande vantagem, dos leilões de câmbio para os direitos aduaneiros, as funções de contenção seletiva das importações e de proteção da indústria nacional contra a competição estrangeira.

No tocante às exportações, contudo, as modificações do sistema, a partir da Instrução nº 70, representam uma involução. As exportações voltaram a realizar-se a taxas de câmbio fixas - se bem que periodicamente reajustáveis por decisão administrativa - com inevitáveis efeitos prejudiciais a sua expansão e diversificação. Os métodos que vem sendo usados para atenuar esta situação, tais como as operações de compra-e-venda simbólicas de produtos exportáveis, pela CACEX, tornam assaz complexo o regime das exportações.

Mais recentemente, deram as autoridades cambiais importante passo no sentido de facilitar vendas ao exterior, ao autorizar o Conselho da SUMOC a instituição de um limite máximo flexível para o pagamento das bonificações às exportações, reajustável em função de variações nas taxas do mercado livre e da categoria geral de importação.

A despeito dessa significativa evolução, não teve ainda solução satisfatória o grande problema de se estabelecer - a exemplo do que já se fez para grande parte das importações - um mecanismo que assegure o rápido ajustamento das taxas efetivas de câmbio das exportações, em resposta ao processo inflacionário reinante no país, de modo a evitar-se periódica anulação do poder competitivo de nossos produtos no exterior e a preservar-se o incentivo à investimentos capazes de ampliar e diversificar a capacidade de exportadora do país.

QUADRO 3 - TAXAS EFETIVAS DE CÂMBIO PARA A IMPORTAÇÃO :

(Médias mensais em cruzeiros por US\$)

ESPECIFICAÇÃO	TAXAS ^(x) (Cr\$)					
	(xx) 1953	1954	1955	1956	1 9 5 7	
					Jan/Ago	Set/Dez
Todos os leilões	41,32	44,92	64,87	82,95	78,00	75,91
Leilões normais	40,92	51,72	73,97	87,88	82,00	83,47
Leilões especiais (ex- clusive petroleo) (xxx)	60,42	33,22	43,30	67,67	44,77	67,50
Leilões exclusivos do petroleo	-	29,92	52,82	53,61	-	-

(x) - Taxa oficial (18,82) mais ágios.

(xx) - Outubro a dezembro.

(xxx) - Produtos para aplicação em atividades agrícolas.

F O N T E - SUMOC

QUADRO 5 - TAXAS EFETIVAS DE CÂMBIO PARA IMPORTAÇÕES ESPECIAIS

IMPORTAÇÃO	1953	1954	1955	1956	1 9 5 7	
	out./dez.				jan/ago.	set./dez.
Material de consumo de imprensa	18,82	18,82	43,82	43,82	43,82	49,44
Papel de imprensa	18,82	18,82	18,82	18,82	18,82	18,82
Trigo	25,82	25,82	25,82	43,82	43,82	49,44
Filmes cinematográficos	25,82	40,82	43,82	43,82	-	-
Jornais, mapas, livros, revistas e similares	25,82	40,82	43,82	43,82	43,82	49,44
Entidades Públicas	25,82	40,82	43,82	43,82	43,82	49,44

FONTE: SUMOC

Quadro 2 - TAXAS EFETIVAS DE CÂMBIO PARA A EXPORTAÇÃO
(médias mensais, em cruzeiros por US\$)

MOEDAS E CATEGORIAS	1955	1956	1957	
			Jan./ Ago.	Set./Dez.
I - MOEDAS CONVERSÍVEIS				
1ª Categoria	31,50	37,06	37,57	42,21
2ª "	37,06	37,64	43,06	43,06
3ª "	43,06	50,44	55,00	55,00
4ª "	50,06	56,28	67,00	67,00
Total	38,20	39,68	41,68	45,64
II - MOEDAS DE CONVERSIBILIDADE LIMITADA				
1ª Categoria	-	37,06	37,71	42,21
2ª "	37,06	39,05	43,06	43,06
3ª "	43,06	49,58	55,00	55,00
4ª "	50,06	58,19	67,00	67,00
Total	41,03	43,15	47,43	48,64
III - MOEDAS INCONVERSÍVEIS				
1ª Categoria	30,22	35,55	36,22	40,70
2ª "	35,55	36,53	41,31	41,31
3ª "	41,31	46,10	52,77	52,77
4ª "	48,03	54,63	64,28	64,28
Total	37,92	40,45	44,86	46,93
IV - TODAS AS MOEDAS				
1ª Categoria	30,78	36,74	37,30	41,83
2ª "	36,38	37,54	41,87	42,57
3ª "	42,39	48,19	54,10	54,17
4ª "	48,82	56,29	65,98	66,01
Total	38,27	39,27	43,85	46,63

FONTE: BUMOC

Nota: De janeiro a agosto de 1953 a taxa foi de Cr\$ 18,38 para o café e os outros produtos; de setembro a dezembro Cr\$ 23,36 e Cr\$ 28,36, respectivamente; em 1954 foi de Cr\$ 29,41 e Cr\$ 30,98, para os mesmos casos.

De acordo com a Instrução nº 131, de 17.5.1956, as exportações ficaram distribuídas entre as 4 categorias, como segue:

1ª categoria: café em grão; 2ª categoria: algodão em pluma, cacau em amendoas, massa de cacau, couros e us de qualquer espécie; 3ª categoria: algodão-linters e resíduos de beneficiamento, fiação, amendoim, batata, banana e outras frutas de mesa, castanhas do Pará, cedro e outras madeiras em toros ou serradas em bruto, cera de carnaúba e ouricuri, chá, erva-mate ou mate beneficiado, farinha de mandioca, feijão-soja, feijão, fumo em folha ou em corda, a bruta de qualquer espécie, maçaranduba, magnesita, sementes de mamona, manteiga e torta de cacau, mentol e óleo desmentolado, minério de ferro, minério de manganês, óleo de essência de palmarosa, óleo de oiticica, óleo de sassafras, peles em bruto de qualquer espécie, piaçaba, pinho serrado em bruto, quartzo piezoelétrico e cristal de rocha, sorva; 4ª categoria: os produtos não incluídos nas três anteriores.

QUADRO Nº 6 - COTAÇÃO DO DÓLAR, NO MERCADO LIVRE,
NA BÔLSA DO RIO DE JANEIRO
(Taxa média do dólar americano)

PERÍODO	C\$ 1,00/US\$ 1.00
<u>Médias anuais:</u>	
1953	43,32
1954	62,18
1955	73,54
1956	73,59
1957	75,67
<u>Médias mensais:</u>	
1957	
Janeiro	65,62
Fevereiro	66,47
Março	65,39
Abril	69,32
Maió	74,48
Junho	71,70
Julho	74,16
Agôsto	78,98
Setembro	81,58
Outubro	84,25
Novembro	91,43
Dezembro	89,61

FONTE: S.U.M.O.C.

Quadro 4 - SISTEMA CAMBIAL DE LICITAÇÃO DE CÂMBIO NAS BÔLSAS DO PAÍS

ÁGIOS MÉDIOS PONDERADOS, POR CATEGORIA, EM LEILÕES NORMAIS

Moedas	Categorias	1953 (*)	1954	1955	1956	1957 Jan/Ago.
Dólar americano	1ª	14,78	26,48	68,88	64,23	43,13
	2ª	25,81	33,55	86,41	92,28	64,29
	3ª	40,49	63,44	157,18	131,17	89,19
	4ª	46,82	83,85	204,34	200,76	135,94
	5ª	111,07	133,35	284,72	290,46	296,55
	Global	28,59	41,25	93,66	91,71	67,33
Dólar ACL (1)	1ª	-	-	67,71	56,45	38,48
	2ª	-	-	84,65	83,61	59,15
	3ª	-	-	122,15	118,86	86,33
	4ª	-	-	222,52	186,23	128,56
	5ª	-	-	327,58	304,52	314,49
	Global	-	-	96,91	85,66	65,49
Dólar-convênio	1ª	10,56	17,39	30,47	41,48	30,45
	2ª	15,05	19,97	35,15	44,47	45,70
	3ª	20,44	29,31	43,99	55,68	68,61
	4ª	28,60	40,54	54,25	69,94	94,82
	5ª	49,05	80,02	125,15	143,70	207,91
	Global	18,49	27,06	40,37	50,75	55,81
Demais moedas	1ª	11,09	20,47	33,45	46,21	30,11
	2ª	18,02	23,46	49,43	55,25	47,02
	3ª	19,08	35,34	68,77	80,70	74,92
	4ª	25,00	50,37	95,51	128,49	102,71
	5ª	49,39	82,81	141,71	164,52	173,85
	Global	18,93	30,62	54,79	63,67	54,46
Todas as moedas	1ª	12,95	22,96	44,98	54,94	42,16
	2ª	19,36	26,06	47,18	62,47	55,69
	3ª	25,39	38,99	63,60	84,33	81,78
	4ª	33,37	49,45	67,50	96,74	119,21
	5ª	60,08	92,02	152,83	203,54	280,25
	Global	22,09	32,86	54,55	69,07	63,18

Fonte: SUMOC

OBSERVAÇÕES:

(*) Outubro/dezembro de 1953

(1) De 1.8.55 a 15.11.55 inclui coberturas dos acordos com os seguintes países: Alemanha, Inglaterra, Holanda. De 16.11.55 a 31.5.56 inclui coberturas dos acordos com os seguintes países: Alemanha, Inglaterra, Holanda, Bélgica e Luxemburgo. De 1.6.56 a 30.6.56 inclui coberturas dos acordos com os seguintes países: Alemanha, Inglaterra, Holanda, Bélgica, Luxemburgo e Itália. De 1.7.56 a 30.8.56 inclui coberturas dos acordos com os seguintes países: Alemanha, Inglaterra, Holanda, Bélgica, Luxemburgo, Itália e Austrália. De 1.9.56 em diante inclui coberturas dos acordos com os seguintes países: Alemanha, Inglaterra, Holanda, Bélgica, Luxemburgo, Itália, Austrália e França.

V- A CAPACIDADE DE IMPORTAR E SUAS PERSPECTIVAS NO BRASIL

1. Introdução

1. O crescimento de uma economia é função direta da acumulação de capital, sempre que não exista insuficiência da procura monetária. E a acumulação de capital depende basicamente dos recursos poupados, ou seja, daquela parte da renda que a comunidade deixa de consumir, desde que a economia conte com produção interna adequada de bens de capital.

Em uma economia relativamente pouco desenvolvida, os bens de capital indispensáveis a alimentar o processo de crescimento são, porém, importados, em grande parte, do exterior. Por essa razão, o fato de poupar não é suficiente para assegurar o crescimento de tal tipo de economia; o fundamental é a possibilidade de transformar a poupança em investimentos reais e isto depende também, em grau maior ou menor, da capacidade de importar. Essa dependência é particularmente intensa nas primeiras fases do desenvolvimento; mas, tende a atenuar-se a medida que se desenvolve a produção interna de bens de capital.

A economia brasileira ainda depende fortemente das importações de bens de capital, não obstante o rápido crescimento da produção substitutiva interna desses bens, nos últimos anos, razão por que a capacidade de importar tem desempenhado o relevante papel em seu desenvolvimento.

2. A capacidade de importar equivale à receita de divisas de que se dispõe, em dado período, para as importações de mercadorias e serviços do exterior. Ela resulta da exportação de mercadorias e serviços mais o ingresso líquido de capitais e suas rendas (ingresso bruto menos o egresso bruto de capitais menos as remessas líquidas de juros e dividendos)^x.

É evidente que as importações de mercadorias e serviços não poderão exceder a capacidade de importar, durante um período mais ou menos longo, pois as reservas cambiais se esgotariam e os credores estrangeiros dificilmente estariam dispostos a continuar facilitando créditos de importação. Por conseguinte, quando considerada em longo período de tempo, a capacidade de importar reflete de forma bastante adequada a contribuição líquida do setor externo à economia nacional.

Quando a análise se refere a um período relativamente longo, a capacidade de importar é calculada a preços constantes, com base em determinado ano, a fim de eliminar a influência das variações nos preços. Neste caso, o valor das exportações de mercadorias e serviços é substituído pelo conceito de "poder aquisitivo das exportações", que corresponde ao quantum exportado mais o efeito das variações na relação de preços do intercâmbio. A inclusão deste elemento no cálculo da capacidade de importar permite ajustar esta última, a fim de levar em

x - A capacidade de importar a que nos referimos não deve ser confundida com outro conceito frequentemente empregado com o mesmo nome: o quantum da exportação multiplicado pela relação de preços do intercâmbio. Este conceito é aqui denominado, com mais propriedade, "poder aquisitivo da exportação".

conta as variações nos preços da exportação relativamente aos da importação, em relação ao ano base. Será possível, assim, analisar separadamente a influência das variações no quantum e na relação de preços do intercâmbio sobre a determinação e flutuações da capacidade de importar.

Examinar-se-ão, a seguir, o comportamento da capacidade de importar do Brasil, no período de 1948-57, sua influência sobre o desenvolvimento económico do país, bem como suas perspectivas nos próximos anos.

2. Comportamento da capacidade de importar no Brasil, no último decénio

A capacidade de importar do Brasil cresceu consideravelmente, no último decénio, conforme mostram os dados do quadro nº 1 e sua representação gráfica (gráfico nº 1). A preços de 1948, ela elevou-se quase continuamente, de US\$ 1,3 bilhões, no biénio de 1947-48, até o montante de US\$ 1,9 bilhões em 1956-57, o que corresponde a um aumento de 43%.

Esse crescimento da capacidade de importar proveio quase exclusivamente do aumento no poder aquisitivo das exportações, posto que foi negativa, até 1955, a contribuição do ingresso líquido de capitais estrangeiros e suas rendas (vide gráfico 1-B).

O poder aquisitivo das exportações resulta, como vimos, de dois elementos básicos: o quantum da exportação e o efeito das variações na relação de preços do intercâmbio. Examinemos, pois, separadamente a ação desses elementos.

O quantum das exportações de mercadorias e serviços decresceu acentuadamente, entre 1948 e 1952, apresentando neste ano uma queda de 33% em relação ao primeiro. A relativa escassez de café e a conseqüente alta espetacular do seu preço, e, principalmente, a política cambial que — ao manter inflexível a taxa do câmbio, enquanto subiam os preços internos em resultado da inflação — desestimulou a exportação dos demais produtos, foram os principais fatores responsáveis por essa queda no quantum exportado. A partir de 1953, porém, o quantum exportado vem apresentando tendência para a recuperação, o que se observou, embora ligeiramente, mesmo no biénio de 1953-54, em que se contrairam as vendas de café, em face de novo aumento do preço do produto. Esse fato, se deve, em grande parte, às modificações introduzidas na política cambial, desde aquele ano, cujo estudo foi objeto do capítulo anterior, que permitiram atenuar a sobrevalorização do câmbio e seus efeitos depressivos sobre as exportações. Todavia, em 1956, o quantum da exportação ainda se mantinha em cerca de 10% abaixo do nível de 1943; e, em 1957, voltou a sofrer sensível deterioração, conforme indica o gráfico nº 1-A.

No que concerne à relação de preços do intercâmbio, observou-se comportamento inverso daquele experimentado pelo quantum exportado. A alta espetacular dos preços internacionais do café, iniciada em 1949 e que culminou em 1954, exerceu um pacto decisivo sobre a relação de preços do intercâmbio entre o Brasil e o exterior, que melhorou de maneira excepcional. Há de se considerar, porém, que, entre 1948 e 1950, o índice daquela relação — quase

QUADRO Nº 1 - CAPACIDADE DE IMPORTAR DO BRASIL

(Em milhões de dólares de 1948)

	Exportação de mercadorias e serviços	Efeito das variações na relação de intercâmbio (1)	Poder aquisitivo das exportações (A + B)	Ingresso (+) ou egresso(-) líquido de capitais e rendas (2)	Capacidade de importar (C + D)	Importação de Mercadorias e Serviços (3)	Insuficiência (-) ou excesso (+) da capacidade de importar (E - F)
	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G)
1947	1.227	80	1.307	- 5	1.302	1.434	- 132
48	1.251	-	1.251	- 96	1.155	1.191	- 36
49	1.111	197	1.308	- 65	1.243	1.330	- 88
50	949	849	1.798	- 177	1.621	1.522	+ 99
51	1.017	895	1.912	- 103	1.809	2.235	- 426
52	842	560	1.402	- 2	1.400	1.955	- 555
53	954	741	1.695	- 69	1.626	1.508	+ 118
54	881	1.101	1.982	- 61	1.921	2.100	- 179
55	1.061	755	1.816	- 19	1.797	1.726	+ 71
56	1.133	737	1.870	+ 136	2.006	1.705	+ 301
57	1.062	530	1.592	+ 150	1.742	1.860	- 118

NOTA: O quadro acima foi elaborado a partir de dados expressos a preços correntes, fornecidos pelo Departamento Econômico (Divisão de Balanço de pagamentos) da SUMOC e índices de preços publicados por CONJUNTURA ECONÔMICA.

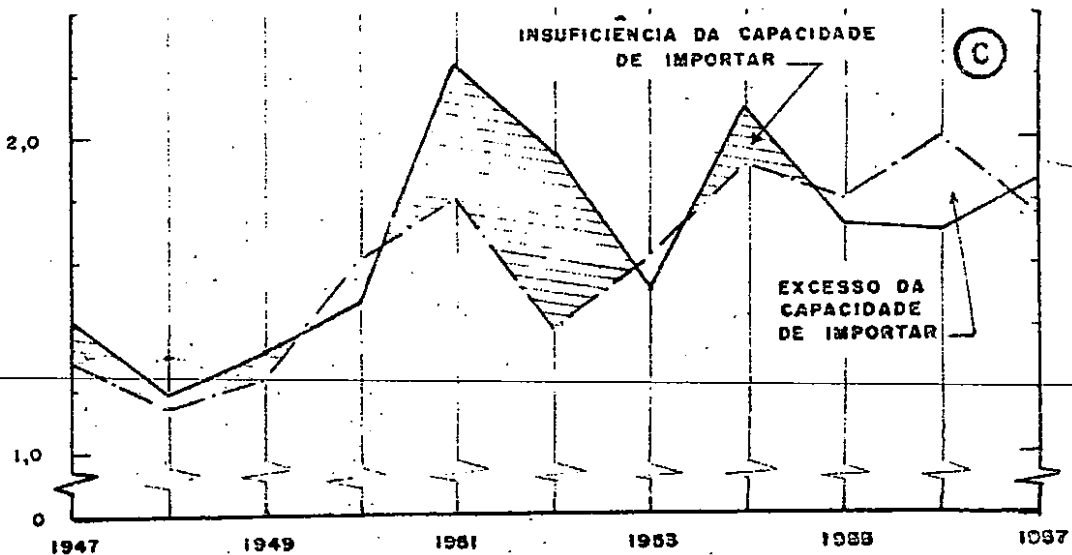
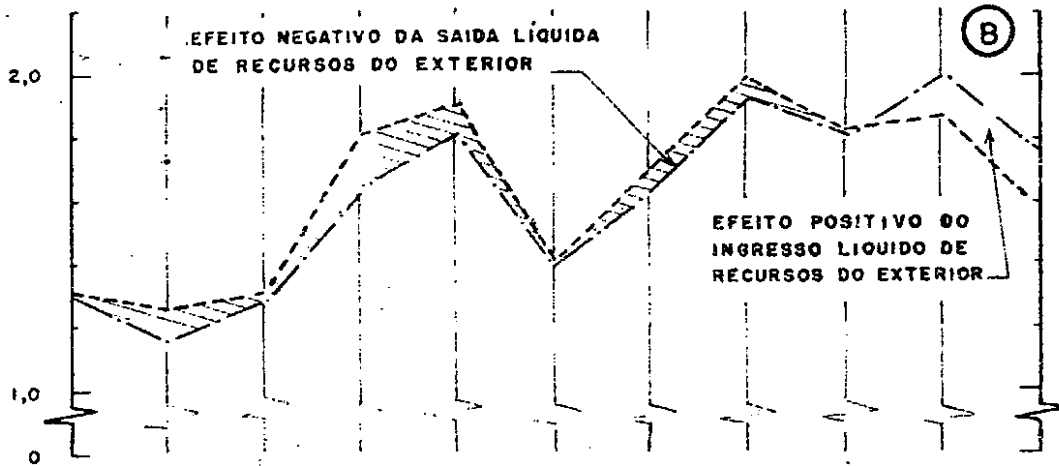
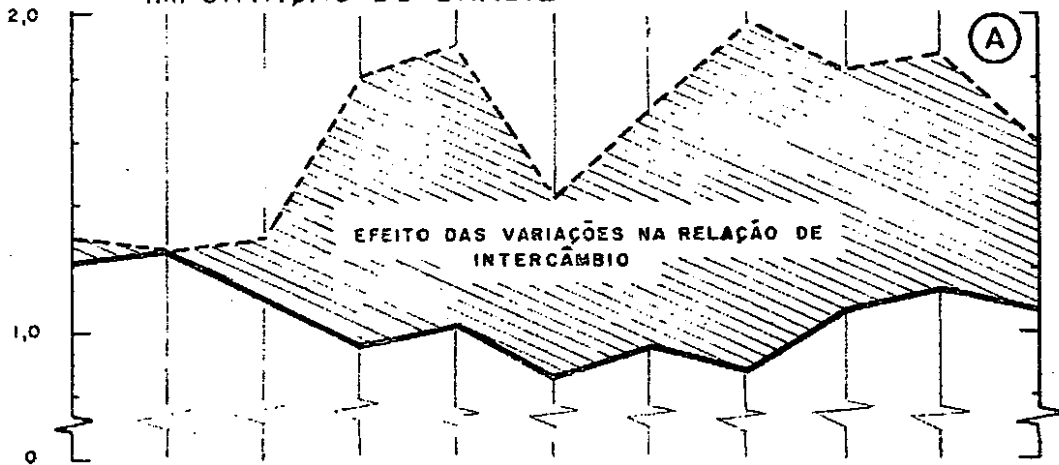
Os dados relativos à exportação de mercadorias e serviços, a preços de 1948, foram calculados, deflacionando-se os valores a preços correntes da exportação de mercadorias pelo índice de preços da exportação e os da exportação de serviços pelo índice de preços da importação, na falta de outros índices mais adequados. Os índices do valor unitário das importações foram também utilizados para deflacionar os dados relativos aos movimentos de capital e suas rendas.

- (1) Calculado de acordo com a fórmula $E_0 Q_e (P_e/P_1 - 100)$, na qual E_0 representa o valor das exportações de mercadorias no ano base (1948), Q_e o índice de quantum das exportações, P_e e P_1 os índices do valor unitário das exportações e importações respectivamente.
- (2) Inclui somente o movimento autônomo de capitais a longo e a curto prazo.

GRÁFICO Nº 1

US \$
BILHÕES
DE 1948

— EXPORTAÇÃO, CAPACIDADE DE IMPORTAR E
IMPORTAÇÃO DO BRASIL



CONVENÇÕES

QUANTUM DAS EXPORTAÇÕES

PODER AQUISITIVO DAS EXPORTAÇÕES

CAPACIDADE DE IMPORTAR

QUANTUM DAS IMPORTAÇÕES

—

- - -

· · ·

—

dobrou^x; e após cair ligeiramente no biênio de 1951-52, voltou a elevar-se fortemente em 1954, quando apresentou um aumento de 147% com relação a 1948, em resultado de nova alta dos preços do café, que se acompanhou também da do preço do cacau. Desse modo, o efeito altamente positivo das variações na relação de intercâmbio, permitiu compensar largamente a queda do quantum exportado, de sorte a propiciar aumento substancial do poder aquisitivo da exportação e da capacidade de importar, com ela intimamente relacionada.

A partir de 1955, no entanto, com a inversão dos preços do café e do cacau, a relação de preços do intercâmbio deteriorou-se sensivelmente. Em resultado, o poder aquisitivo da exportação vem decrescendo perigosamente, uma vez que o quantum exportado não tem apresentado aumento compensador.

Esse fato não poderia deixar de comprometer seriamente a capacidade de importar do país. Todavia, esta não refletiu totalmente a deterioração do poder aquisitivo das exportações, visto que, graças a crescente entrada de capitais estrangeiros observada desde 1953, pode o país contar com um apreciável ingresso líquido desses capitais no biênio de 1956-57.

O substancial aumento da capacidade de importar observado até 1956, foi insuficiente, porém, para acompanhar o rápido crescimento das importações, como se depreende do quadro 1-C; fato que tem determinado uma acentuada e persistente tendência do balanço de pagamentos para o deficit. As importações tenderam a superar fortemente a capacidade de importar, notadamente no biênio de 1951-52, quando as perspectivas de uma nova guerra mundial levaram-nos a efetuar compras maciças no exterior, com vistas a estocagem acautelatória de matérias primas e outros bens importados. Em todo o período, somente no biênio de 1955-56, se registrou um excesso apreciável da capacidade de importar em relação às importações, embora resultante principalmente da intensificação das restrições às compras no exterior, impostas pela acentuada alta dos agios cambiais.

O desequilíbrio entre a capacidade de importar e as importações foi, em parte, o resultado das condições inerentes a etapa atual do processo de desenvolvimento do país. O desenvolvimento da economia brasileira, no último decênio, tem se caracterizado por intensa substituição de importações, inicialmente nas indústrias de bens de consumo e, a partir de 1953, também naquelas que produzem bens de capital e matérias primas em geral. Ora, a produção substitutiva de importações requer investimentos prévios que, por sua vez, requerem importações adicionais de bens de capital. Em resultado, se, por um lado, ela reduz a importação de determinadas mercadorias, por outro, ela tende a crescer de forma mais que proporcional — como mostra a experiência dos países subdesenvolvidos — a importação de equipamentos e matérias primas, indispensáveis à produção substitutiva daquelas mercadorias no território nacional. As importações tendem, assim, a aumentar rapidamente, em vez de diminuir, embora sua composição se modifique; a medida que avança o processo de industrialização, tal como vem ocorrendo no Brasil.

x - Vide quadro nº 10 no capítulo relativo à inflação.

xx- É evidente que esse fenômeno somente se observa nas primeiras fases do processo de desenvolvimento, em que ainda é relativamente pequena a produção interna de bens de capital e, em consequência, o país ainda depende fortemente da importação desses artigos do exterior.

Aos fatores de ordem monetária e cambial cabe, porém, a maior parcela de responsabilidade no desequilíbrio entre a capacidade de importar e as importações, observado no período. Isso por que, conforme já se mencionou, a inflação e a relativa inflexibilidade das taxas de câmbio, vigente para a totalidade das importações até 1953, e que ainda persiste, no que concerne as importações realizadas em regime de subvenção cambial e as exportações em geral, tem contribuído para manter excessivamente elevada a procura de artigos importados, ao mesmo tempo que desestimula as exportações de uma série de produtos.

O excesso das importações sobre a capacidade de importar, observado no período em estudo, teve efeitos altamente favoráveis sobre a economia do país, uma vez que propiciou um ingresso líquido de recursos reais do exterior, cuja contribuição foi decisiva para manter elevada a taxa de investimento que o país experimentou no pós-guerra.

É preciso considerar, no entanto, que aquele excesso das importações somente foi possível, graças à utilização de reservas de divisas, acumuladas durante a guerra, e intenso endividamento externo de caráter compensatório. No momento, o país enfrenta uma situação inteiramente diversa, pois as suas reservas cambiais desceram a um nível crítico, enquanto, por outro lado, a liquidação dos encargos decorrentes daquele endividamento tende a afetar negativamente a capacidade de importar.

3. Perspectivas da Capacidade de Importar

A capacidade de importar não apresenta perspectivas animadoras para os próximos anos, o que exige um esforço agressivo de fomento às exportações e de incentivo ao ingresso de capitais, para evitar que a mesma decline ou permaneça estacionária, pois que isso constituiria importante fator limitativo do desenvolvimento econômico do país.

O quantum da exportação de mercadorias e serviços deverá continuar recuperando-se, principalmente se for dispensado um tratamento cambial adequado aos produtos exportáveis. Mas, em contrapartida, prevê-se que continuará a deterioração da relação dos preços do intercâmbio, em resultado da tendência desfavorável dos preços do café, o que tenderá a neutralizar o aumento do quantum exportado. Por outro lado, embora seja de esperar que se mantenha elevada a entrada de capitais estrangeiros, sob a forma de investimentos diretos, empréstimos e financiamentos, será provavelmente pequeno o ingresso líquido de capitais, dados os pesados encargos financeiros a serem liquidados nos próximos anos, principalmente no biênio de 1959-60.

A fim de dar uma ideia aproximada da evolução da capacidade de importar e das necessidades de importação, no período de 1958-61, elaboraram-se as projeções constantes do quadro nº 2. Os métodos seguidos e as hipóteses formuladas, estão descritos no mesmo quadro e nos anexos deste capítulo.

Em uma primeira projeção (hipótese A), considerou-se que todos os compromissos financeiros a vencer nos anos de 1958 a 1961, seriam efetivamente saldados no período. Com base nessa projeção, as importações de mercadorias e serviços excederiam apreciavelmente a capacidade de importar, em todo o pe

QUADRO Nº 2 - PROJEÇÃO DA CAPACIDADE DE IMPORTAR E DAS IMPORTAÇÕES

1958-61

(Em milhões de dólares de 1948
ou equivalente em outras moedas)

ANO	Exportação de mercadorias e serviços (1)	Efeito das variações na relação de intercâmbio (2)	Poder aquisi- tivo das ex- portações (A + B)	Ingresso ou egresso (-) líquido de ca- pitais a lon- go prazo e s- rendas (3)	Capacidade de importar (C - D)	Importações de mercadorias e serviços (4)	Insuficiência (-) ou exces- so da capaci- dade de im- portar (E-F)
	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G)
1953-57 (5)	1.018	772	1.790	28	1.818	1.780	38
H I P O T E S E - A (6)							
1958	1.170	455	1.625	141	1.766	1.875	- 109
1959	1.300	385	1.685	- 21	1.664	1.955	- 291
1960	1.430	355	1.785	- 83	1.702	1.900	- 189
1961	1.465	315	1.780	67	1.847	1.910	- 63
H I P Ó T E S E - B (6)							
1958	1.170	455	1.625	184	1.809	1.875	- 66
1959	1.300	385	1.685	89	1.774	1.955	- 181
1960	1.430	355	1.785	53	1.838	1.900	- 62
1961	1.465	315	1.780	66	1.846	1.910	- 64

(1) Vide Anexo A.

(2) Calculado na suposição de uma queda de 20% na relação de intercâmbio, no período de 1958-61.

(3) Vide Anexos C e D.

(4) Vide Anexo B.

(5) Média anual do quinquênio.

(6) Vide explicação no texto.

riodo, com inevitáveis deficits no balanço de pagamento do país. A situação se apresentaria particularmente delicada nos anos de 1959-60, em face da anormal concentração de encargos financeiros nesse biênio. A capacidade de importar, no quadriênio de 1958-61, apresentaria, em média, uma insuficiência da ordem de US\$ 163 milhões.

Na segunda projeção (Hipótese B), levou-se em conta a possibilidade de transferir para anos posteriores a 1962, quando estará amortizada a maior parte da dívida brasileira, alguns compromissos financeiros de certo vulto, tais como o empréstimo de banqueiros privados norte-americanos (US\$200 milhões) e os empréstimos do Fundo Monetário Internacional (US\$75 milhões). Neste caso, ainda persistiria a insuficiência da capacidade de importar relativamente às necessidades de importação; todavia, ela se atenuaria consideravelmente, caindo sua média para US\$ 93 milhões.

Diante de tais perspectivas, torna-se urgente a adoção de medidas com vistas a intensificar aqueles fatores que atuam positivamente sobre a capacidade de importar, uma vez que a compressão das importações é incompatível com a continuidade do atual ritmo do desenvolvimento econômico.

É pouco provável que medidas tomadas internamente no país possam modificar ou mesmo atenuar, de modo sensível, a tendência para a deterioração da relação de preços do intercâmbio, em futuro próximo. As perspectivas de aumento do quantum podem tornar-se animadoras, no entanto, se adotada uma política cambial adequada. Mesmo no caso do café e do cacau, malgrado a posição do Brasil como grande supridor do mercado internacional, não se pode considerar impossível um aumento, embora limitado, da exportação, sem influência negativa sobre os preços. E quanto aos demais artigos, salvo uma ou outra exceção, há possibilidades de aumentar apreciavelmente sua exportação. Tais produtos estão sujeitos a uma procura internacional relativamente elástica, uma vez que, sendo muito pequena a porcentagem com que o Brasil participa do mercado mundial dos mesmos, é elevada a possibilidade de sua substituição por similares de outras procedências e vice-versa. Essa é a razão por que as vendas desses artigos foram as que mais sofreram com a política de valorização cambial vigente até 1953, e que dela ainda se ressentem uma vez que tal política persiste, embora de forma atenuada, pelo menos no que concerne às exportações. Pela mesma razão, e de esperar que, com um tratamento cambial capaz de assegurar-lhes maior poder competitivo no exterior, grande parte desses produtos venha a recuperar mercados, dando novo alento ao quantum da exportação.

No tocante às importações, há que acelerar a produção substitutiva interna daqueles artigos de demanda rígida, como as matérias-primas e combustíveis, com vistas a aumentar não somente a flexibilidade das importações, mas também a margem disponível para as aquisições de bens de capital.

Por último, é indispensável manter condições propícias ao ingresso de capital estrangeiro, principalmente ao de investimentos diretos, que, pela sua natureza, geralmente impõem menores encargos cambiais que os capitais de empréstimo, nos primeiros anos de sua realização.

Tomadas essas medidas, as perspectivas de um reequilíbrio bastante rápido do balanço de pagamentos, sem prejuízo do ritmo de desenvolvimento, são favoráveis. Há que notar, de um lado, que o montante do endividamento externo do país não é de forma alguma excessivo, comparativamente as suas possibilidades de exportação; apenas o seu escalonamento no tempo é defeituoso, registrando-se enorme concentração de encargos no período 1958-1960, e queda abrupta dos compromissos vencíveis nos anos subsequentes. De outro lado, a importante base de recursos naturais do país possibilita uma substancial expansão e diversificação das exportações, através de uma ação combinada de refreamento da inflação interna e de incentivos a venda no exterior. Felizmente, as dificuldades cambiais que atravessamos são muito mais de natureza conjuntural e episódica do que de natureza estrutural, pois que não resultam de deficiências básicas na estrutura de recursos naturais do país para as tarefas de industrialização e desenvolvimento que se propõe a desempenhar.

ANEXO A

PROJEÇÃO DA EXPORTAÇÃO DE MERCADORIAS E SERVIÇOS

(Em milhões de dólares de 1948)

ANOS	Exportação de Mercadorias (1)	Exportação de Serviços (2)	TOTAL
Média de 1953 - 57	858	160	1.018
1958	945	225	1.170
1959	1.065	235	1.300
1960	1.185	245	1.430
1961	1.210	255	1.465

- (1) - Valores estimados com base na hipótese de que o quantum da exportação recupere entre 1957 e 1960, o nível observado em 1948, e, posteriormente passe a crescer a taxa de 2% ao ano (taxa média de crescimento a longo prazo, observada até 1948). Os índices do quantum da exportação, assim obtidos, foram multiplicados pelo valor da exportação em 1948.
- (2) - Fretes de transporte, seguros, turismo, despesas de governos estrangeiros no país, etc. Os valores, a preços correntes, foram estimados na base de um aumento médio de 4% ao ano e, em seguida, deflacionados pelos índices de preços da importação, na falta de outros índices de preços mais adequados. Todavia, como supusemos que, no período de 1958-61, o índice de preços da importação recupere o nível do ano base (1948=100) e permaneça em torno desse nível, os valores acima são idênticos aqueles expressos aos preços correntes em 1957.

ANEXO B
PREVISÃO DAS IMPORTAÇÃO DE MERCADORIAS E SERVIÇOS
 (Em milhões de dólares de 1948)

ANOS	IMPORTAÇÕES DE MERCADORIAS							Despesa com serviços internacionais (5)	Importações de mercadorias e serviços (G + H)
	Importações relacionadas c/o programa de metas (CIF) (1)	Petróleo (CIF) (2)	Trigo (CIF) (3)	Outras importações (CIF) (3)	Total (CIF) (3)	Diferença entre o valor CIF e FOB das importações (4)	Total (FOB) (E-F)		
	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1958	555	273	100	684	1:612	242	1:370	505	1:875
59	604	238	100	704	1:646	247	1:400	555	1:955
60	487	206	100	729	1:522	228	1:295	605	1:900
61	429	197	100	749	1:475	221	1:255	655	1:910

NOTA: - Os dados deste quadro podem ser interpretados como valores expressos tanto a preços de 1948, como a preços correntes, uma vez que supusemos que, no período de 1958-61, o índice de preços das importações, usado para deflacionar os valores a preços correntes, recuperara, em 1958, o nível de 1948, e, nos demais anos, permanecerá nesse nível.

- (1) - Dados extraídos do Programa de Metas (Conselho do Desenvolvimento), Janeiro de 1958, Introdução, p.L
- (2) - Previsões realizadas pela PETROBRÁS na meta "Petróleo".
- (3) - Gêneros alimentícios, exceto trigo; matérias-primas; produtos químicos e farmacêuticos; manufaturas diversas e animais vivos. As estimativas das importações em cada grupo de produção basearam-se nas tendências observadas no período de 1953-56, levando-se em conta, dentro do possível, o efeito da substituição das importações por produção nacional. Para o grupo de gêneros alimentícios, exceto o trigo, previu-se uma importação média, estável, de US\$ 90 milhões ao ano; para o das matérias-primas e produtos químicos e farmacêuticos, supôs-se um aumento de 5% ao ano, a partir da média do quadriênio de 1953/57; para o de manufaturas diversas, no qual deverá fazer-se sentir mais intensamente o efeito da substituição das importações, supôs-se que as importações se manteriam ao redor da cifra de US\$ 300 milhões, média observada no período de 1953-56, com pequeno ajustamento para levar em conta o efeito da substituição de importações; para o grupo de animais vivos, finalmente, adotou-se a cifra de US\$ 4 milhões, também correspondente a média do quadriênio de 1953-56.
- (4) - Estimada na base de 15% do valor CIF das importações.
- (5) - Fretes de transportes, seguros, viagens internacionais, desp. governamentais no exterior, etc. Estimativas baseadas nas tendências observadas no período de 1953-57. Taxa média de crescimento: 9% ao ano.

ANEXO C

PREVISÃO DO INGRESSO LÍQUIDO DE CAPITALS

E SUAS RENDAS

(Em milhões de dólares de 1948)

ANOS	Ingresso de capitais a longo prazo (1)	Amortização e juros de financiamentos estrangeiros (2)	Remessas de lucros e dividendos (3)	Ingresso ou Egresso (-) líquido de capitais a longo prazo e s/rendas
1958	500	-329	-30	141
1959	450	-436	-35	- 21
1960	400	-443	-40	- 83
1961	400	-288	-45	67

1) Para 1958, estimativa da SUMOC; para 1959-61, estimativas baseadas na média anual (US\$ 325 milhões) dos recursos em moeda estrangeira, já contratados ou em fase de negociação, para financiamento do programa de metas durante o quinquênio de 1957-61, acrescidos da margem de US\$ 125 milhões, em 1959, e US\$ 75 milhões, em 1960-61, relativa a importações sem cobertura cambial, ingresso de capitais a longo prazo pelo mercado livre e financiamentos adicionais que deverão ainda ser negociados. Essas estimativas se aproximam da média do ingresso de capitais a longo prazo observada no biênio de 1956-57, ou seja cerca de US\$ 380 milhões.

2) Correspondentes aos seguintes compromissos financeiros:

	<u>1958</u>	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>
a) Compromissos decorrentes de financiamentos registrados na SUMOC. (Posição em 31.12.57, conforme levantamento realizado pela Carteira Cambial do Banco do Brasil)	247	324	321	175
b) Compromissos da indústria automobilística (amortização de créditos para importação de partes suplementares)	65	95	111	113
c) Compromissos decorrentes de acordos de pagamento com a Inglaterra.	17	17	11	-
d) Total	329	436	443	288

(3) Estimadas com base na tendência observada no período de 1954-57.

ANEXO D

PREVISÃO DO INGRESSO LÍQUIDO DE CAPITAIS E SUAS RENDAS,
NA HIPÓTESE DE REFINANCIAMENTO DE ALGUNS COMPROMISSOS FI-

NANCEIROS

(Em milhões de dólares de 1948)

ANOS	Ingresso de capitais a longo prazo (1)	Amortização e juros de financiamen- tos estran- geiros (2)	Remessas de lucros e dividen- dós (3)	Ingresso ou egresso (-) líquido de capitais a longo prazo e s/rendas
1958	500	286	30	184
1959	450	326	35	89
1960	400	307	40	53
1961	400	289	45	66

(1) Vide Anexo C

(2) Na hipótese do refinanciamento do empréstimo compen-
satório de banqueiros privados e do Fundo Monetário
Internacional.

~~(3)~~ Vide Anexo C.

SEGUNDA PARTE

- AS ATIVIDADES DO BANCO NO EXERCÍCIO DE 1957

I - PRELIMINARES

O relato das atividades do Banco relacionadas propriamente com a execução do Programa de Rearparelhamento Econômico deve ser precedido de sumária referência a alguns aspectos de ordem predominantemente administrativa. Com esse procedimento se permite uma visão, embora sucinta, dos meios de que dispõe o Banco para o desempenho das suas atribuições legais.

A administração superior do Banco sofreu, no decorrer do exercício, algumas modificações. Os mandatos dos membros do Conselho de Administração Guilherme Arinos de Lima Verde Barros Franco e Percio Gaspar Reis terminaram, pelo que foram nomeados, por Decreto de 14 de agosto, os seus substitutos, José de Tocqueville de Carvalho Filho e Raul Fontes Cotia. A Lei nº 2.973, de 26 de novembro de 1956, modificou a composição da Diretoria, elevando para quatro o número de Diretores. Para ocupar os novos cargos foram nomeados, a 6 de fevereiro, os Senhores João Batista Pinheiro e Ewaldo Correia Lima, sendo que este último já vinha exercendo as funções interinamente, como substituto do Diretor Cleantho de Paiva Leite, licenciado. Os demais membros da Diretoria responsável pela administração do Banco durante o ano de 1957 são os seguintes: Lucas Lopes, Presidente; Roberto de Oliveira Campos, Diretor-Superintendente; e Francisco Antunes Maciel. O Diretor Cleantho de Paiva Leite passou a ser substituído por Chefes de Departamento, convocados rotativamente e para terem exercício durante dois meses.

II - LEGISLAÇÃO

1. Prorrogação da legislação básica

A 26 de novembro de 1956 sancionou o Senhor Presidente da República a Lei nº 2.973, que prorroga as medidas de ordem financeira relacionadas com a execução do Plano de Desenvolvimento Econômico. Entre as medidas cuja vigência foi dilatada compreende-se a prorrogação do empréstimo compulsório a que estão sujeitos os contribuintes do imposto de renda e que constitui até o momento, a fonte principal dos recursos livremente administrados pelo Banco.

Houve por bem o Senhor Presidente da República, ao assinar a Lei, vetar alguns dispositivos aprovados pelo Congresso Nacional, do que deu conhecimento ao Senhor Presidente do Senado Federal pela Mensagem nº 376, a seguir transcrita:

"Exmo. Sr. Presidente do Senado Federal: Tenho a honra de comunicar a V. Exa, que, no uso da atribuição que me conferem os arts. 70, § 1º, e 87, nº II, da Constituição Federal, resolvi vetar, parcialmente, o Projeto de Lei da Câmara nº 442, de 1955 (no Senado nº 265, de 1956) que prorroga a vigência das medidas de ordem financeira relacionadas com a execução do Plano de Desenvolvimento Econômico previstas nas Leis números 1.474, de 26 de novembro de 1951 e 1.628, de 20 de junho de 1952, e dá outras providências.

2. Alguns dispositivos contrários ao interesse nacional e de consequências danosas à Fazenda Pública levam a excluir do texto legal, pelo veto, a obrigatoriedade do seu cumprimento.

3. O § 2º do art. 1º, do Projeto, faz remissão a preceitos da Consolidação da Legislação do Imposto de Renda, que vigoravam por ocasião do encaminhamento da Mensagem Presidencial que fundamentou o Projeto de Lei em causa. Acontece, porém, que pela Lei nº 2.862, de 4 de setembro do corrente ano, foram alteradas as taxas de imposto de renda incidentes sobre os lucros das pessoas jurídicas e sobre dividendos de ações ao portador. A referência expressa no Projeto, a dispositivos já alterados, poderia trazer dificuldades e suscitar embaraços à execução da Lei, donde a necessidade do veto respectivo, para correção e atualização da incidência da taxa do empréstimo compulsório sobre os impostos realmente devidos nos dois casos, a partir de 1957.

4. No § 2º, do art. 1º, veto, portanto, as expressões:

"... nos arts. 92, 97 e seu § 3º, 96, incisos 3º e 5º do Regulamento aprovado pelo Decreto nº 36.773, de 13 de janeiro de 1955 (Lei nº 2.354, de 29 de novembro de 1954)..."

5. Certas disposições do art. 11, do Projeto, poderiam entrar em conflito com o mandamento contido no art. 73, da Constituição Federal, que estabelece a obrigatoriedade da incorporação, à receita orçamentária, de todas as rendas e suprimento de fundos, enquanto na despesa deverão figurar as dotações destinadas ao custeio dos serviços públicos.

6. Dentro desse propósito, o Poder Executivo providenciou, em tempo, a inclusão, na proposta orçamentária para o exercício de 1957, da rubrica de receita própria, fixando, também, na despesa, a dotação correspondente a essa receita, a fim de que se assegurasse a entrega dos recursos destinados ao "Fundo do Aquecimento Econômico".

8. Nos termos da Lei institucional do Tesouro, é o Ministro da Fazenda o fiscal imediato da execução do Orçamento, competindo-lhe promover os meios necessários para assegurar o equilíbrio orçamentário, respondendo administrativa ou judicialmente por tais atos. Não se lhe pode, por isso, sem quebra dessa sistemática, retirar a competência de gerir o Erário, determinando as oportunidades em que os recursos do Tesouro devem ser movimentados. A criação de "Caixas" paralelas à do Tesouro Nacional, não só nulifica essa competência, como invalida o princípio de universalidade, em virtude do qual devem as receitas públicas ser recolhidas a um só "caixa".

9. É imperioso que a Administração Financeira passe, cada vez mais, a centralizar e comandar o manejo dos recursos do Tesouro, não só porque é este um instrumento efetivo de combate à inflação, pelo maior rigor na destinação de tais recursos, como porque só através do seu comando poder-se-á estabelecer um regime de prioridade.

10. Todavia, impõe-se reconhecer que a escrituração dos recursos destinados ao Banco, como depósito, depois de incorporados à receita, possibilitará a entrega a ser feita nos termos dos esquemas estabelecidos pelo Ministro da Fazenda, motivo pelo qual resolvi ver no art. 11 as expressões:

"... pelas estações arrecadadoras da União....
por elas diretamente transferidas ao Banco do Brasil S.A. e ordem"

11. As disposições do art. 35, a rigor, não se ajustam precisamente à matéria do Projeto, e, ao que parece, a sua inclusão teve por objetivo o desenvolvimento industrial das regiões Norte e Nordeste, mediante o atrativo da isenção dos impostos de renda e consumo, em favor das indústrias que venham a se instalar nos Estados compreendidos na área mencionada.

12. O dispositivo, como se vê, parece considerar o tributo como um instrumento de política econômica, colocando em plano secundário o aspecto financeiro do problema da tributação.

13. Tal como está redigido, poderia o artigo suscitar sérias controvérsias na sua aplicação, e talvez mesmo, interpretações que criariam situações não cogitadas pelo legislador. A libertação de impostos deve ser compensada por benefícios para a coletividade, os quais estejam perfeitamente assegurados em dispositivos que não deem ensejo a se fugir à sua finalidade. Nos termos em que está vasado o art. 30, poderá até ser pleiteada isenção de impostos nos casos em que as indústrias que se mencionam não sejam principais, mas acessórias de outras mais rendosas.

14. Pelo Projeto, a isenção é ampla, beneficiando não somente as indústrias novas que forem instaladas nos Estados do Norte e Nordeste, mas também as que se transferirem ou se ampliarem de outras regiões do País para aqueles Estados. Não se trata, portanto, de fomentar o aparecimento de novas indústrias naquelas regiões.

15. O benefício almejado para a área subdesenvolvida do País, segundo o Projeto, poderá concorrer para o empobrecimento de outras áreas, se transformando em lei sem a ressalva de que o privilégio fiscal favorecerá apenas as novas indústrias criadas no território nacional. Há que ponderar, ainda, que as empresas industriais já existentes, naquelas regiões, não de pleitear igualdade de tratamento quanto aos onus fiscais, uma vez que seria insustentável colocar as novas indústrias em condições de competir com as antigas, nos mesmos mercados, em posição de superioridade.

16. Consideramos aconselhável a utilização do tributo como instrumento de política econômica, e não é de se descurar o incentivo ao aproveitamento de matérias-primas de indiscutível valor econômico, encontradas em regiões subdesenvolvidas do País, concedendo-se privilégios durante certo prazo para fixação definitiva.

17. O que não se afigura justo, no momento, é uma isenção quase que indiscriminada, como a preterida, de repercussão imprevisível em outras regiões do País e nas pro

prias regiões que pretende beneficiar.

18. Enquanto não se processa um estudo amadurecido do problema, impõe-se o veto parcial ao art. 35, a fim de que os favores fiscais se limitem a ensejar atrativos à industrialização de matérias-primas típicas das regiões Norte e Nordeste do País, sem que a medida possa causar distúrbios econômicos em outras regiões.

19. Considerando a relevância do assunto, e atendendo ser na realidade incipiente o aproveitamento das matérias-primas regionais da área mencionada, resolvi, nesta emergência, restringir, pelo veto, a liberação de impostos desejada pelo Projeto, favorecendo, assim, unicamente, a extração de óleo de babaçu e oiticica e cera de carnaúba, beneficiamento e tecelagem de caroa e agave produtos típicos da região mencionada.

20. A isenção fiscal, porém, ficou restrita ao imposto de renda. No que tange ao imposto de consumo, seria inexequível a isenção pela desigualdade e injustiça que ocorreria na apuração dos custos entre as novas indústrias e as que se instalaram anteriormente na região, sujeitando-se a todos os riscos e sem privilégio desse tratamento.

21. O benefício excepcional não tem expressão sobre o estímulo que se pretende, visto tratar-se de ônus a cargo do consumidor em virtude do fenômeno da translação, situação que não ocorre com o imposto de renda, que é um tributo de natureza direta.

Por êsses motivos, veto, no artigo 35, as expressões:

"...fertilizantes, celulose, álcalis, beneficiamento de minérios... e fibras nativas... e consumo..."

22. São estas as razões que me levam a vetar, parcialmente, o Projeto que prorroga a vigência das medidas de ordem financeira relacionadas com a execução do Plano de Desenvolvimento Econômico previstas nas Leis ns. 1.474, de 26 de novembro de 1951, e 1.628 de 20 de junho de 1952, e dá outras providências, e que ora submeto à elevada apreciação dos Srs. Membros do Congresso Nacional.

Rio de Janeiro, em 26 de novembro de 1956.
Juscelino Kubitschek

Em virtude de haver entrado em recesso o Congresso, não pôde o veto ser apreciado em 1956. Em sessão especial realizada a 20 de fevereiro foi o assunto examinado, havendo na votação final sido rejeitado o dispositivo a que se refere o § 2º do art. 1º e mantidas as expressões vetadas nos arts. 11 e 35.

2. Estruturação

Ainda prevaleceu durante o ano a organização básica com que vinha o Banco funcionando desde a sua instalação. O novo

Regimento Interno, que consubstancia uma estruturação orgânica julgada mais adequada aos trabalhos da entidade, não foi aprovado, sem embargo de estar totalmente concluída a sua revisão. Ao encerrar-se o exercício estava o Regimento entregue a consideração do Senhor Ministro da Fazenda, por "referendum", nos termos da legislação aplicável a matéria.

A organização vigente a 31 de dezembro de 1957 era a seguinte:

Departamento Econômico

Chefia

Divisão de Planejamento e Coordenação

Setor de Renda Nacional

Setor de Balanço de Pagamentos

Setor de Política Monetária e Fiscal

Divisão de Projetoamento

Setor de Análise de Mercado

Setor de Análise Financeiro-Contábil

Setor de Análise de Custos e Produtividade

Serviço de Estatística e Documentação

Departamento Técnico

Chefia

Divisão de Estudos e Projetos

Divisão de Levantamentos e Pesquisas

Divisão de Orçamento

Departamento Financeiro

Chefia

Serviço de Cadastro

Divisão de Contabilidade

Seção de Depósitos

Seção de Empréstimos

Seção de Contas em Moeda Estrangeira

Seção de Contrôles Legais

Divisão de Valores e Tesouraria

Seção de Tesouraria

Seção de Custódia e Cauções

Departamento Jurídico

Chefia

Divisão de Pareceres

Divisão de Contratos

Departamento de Controle

Chefia
Divisão de Fiscalização Técnica
Divisão de Fiscalização Administrativa e Financeira

Departamento Administrativo

Chefia
Seção do Pessoal
Seção do Material
Seção de Organização e Métodos
Seção de Mecanografia
Seção de Comunicações e Arquivo
Seção de Traduções
Seção de Reprodução de Projetos
Seção de Biblioteca e Documentação
Portaria

A modificação estrutural mais importante prevista no novo Regimento consiste na criação do Departamento de Projetos, em decorrência da fusão ao Departamento Técnico da Divisão de Projeto do Departamento Econômico, o qual, por sua vez, terá suas atribuições restritas às pesquisas propriamente de natureza econômica. Será criado, também, o Departamento de Operações Internacionais, que terá a seu cargo as tarefas referentes a este setor das atividades do Banco, progressivamente crescentes com a ampliação da ação da entidade no campo internacional.

Ficaram também concluídos, no exercício, os estudos pertinentes à organização interna dos Departamentos, de acordo com o projeto de estruturação finalmente encaminhado à consideração do Senhor Ministro da Fazenda. Adiantou-se, com isso, o estudo do problema, de modo a ser possível a imediata execução do Regimento Interno, com a implantação de toda a nova organização, tão logo seja o mesmo aprovado. A organização secundária de início estabelecida teve naturalmente de ser refundida para se amoldar à estrutura dos órgãos superiores e aos pontos de vista dominantes cujos vencedores quando da respectiva discussão. Procurou-se, outrossim, reduzir o número de unidades administrativas, sobretudo tendo em conta o objetivo de não elevar as despesas.

3. Pessoal

Os cargos de carreira integrantes do quadro do pessoal do Banco são providos em caráter efetivo, de acordo com disposição regimental, mediante concurso público de provas. Até 1957 foram realizados os concursos para as carreiras de Engenheiro, Economista, Assistente Técnico, Assistente Administrativo, Auxiliar Administrativo, Operador e Servente. Para o cargo de Advogado, posteriormente transformado em Procurador, o concurso não chegou a ser realizado, em virtude de questão suscitada judicialmente. O prazo de validade dos concursos para Assistente Técnico e Assistente Administrativo deveria extinguir-se em 1957. Como, todavia, há ainda candidatos não convocados e o número das vagas prováveis não

será elevado, julgou-se preferível prorrogar a validade até outubro de 1958.

No decorrer do ano foram criados os cargos, de provimento em comissão, de Assessor Geral do Conselho de Administração e da Diretoria, de Assessor de Diretor e de Encarregado de Veículos. Além disso, criaram-se as carreiras de Auditor e Motorista, ampliando-se de 10 cargos a classe inicial da carreira de Auxiliar Administrativo.

O quadro de pessoal assim se configurava a 31 de dezembro:

I - Cargos em comissão:

Chefes de Departamento	6
Chefes de Gabinete	2
Chefes de Divisão	11
Chefes de Setor	19
Chefes de Serviço	2
Chefes de Seção	14
Assessores	10
Secretário	1
Chefe de Expediente	1
Consultor Jurídico	1
Assessor-Geral do CA e Dir .	1
Encarregado de Veículos	1

II - Cargos de carreira:

Procuradores	6
Auditores	11
Economistas	10
Engenheiros	25
Assistentes Técnicos	41
Assistentes Administrativos.	58
Auxiliares Administrativos..	90
Motoristas	8
Operadores	7
Serventes	45

Foram revistas, no decorrer do ano, as disposições do plano de classificação de cargos elaborado nos exercícios anteriores e cuja adoção ficara condicionada à entrada em vigor do novo Regimento. Procurou-se, enquanto se aguardava a sua aprovação definitiva, aprimorar o plano, inclusive mediante a audiência dos próprios servidores. Os princípios básicos que prevaleceram na elaboração do plano foram os seguintes:

- a) - agrupamento, em classes, dos cargos semelhantes pela natureza dos deveres e atribuições.
- b) - hierarquização, salvo nos casos excepcionais das classes formadas, de acordo com o respectivo nível ou grau de responsabilidade, com a conseqüente formação de séries de classes;
- c) - agrupamento das séries em classe de natureza afim em grupos ocupacionais;

d) - promoção vertical, com a conseqüente elevação do servidor na escala hierárquica, e promoção horizontal, concretizada em função, principalmente, do tempo de serviço.

Como complemento necessário do plano de classificação de cargos foi elaborado o projeto de regulamento da progressão horizontal e da promoção, para ser aprovado mediante ordem de serviço. Antes de entrar na fase propriamente de elaboração do plano foi necessário fixar a orientação a ser adotada para a averiguação objetiva das qualidades pessoais e funcionais dos servidores. Diversas soluções foram consideradas, desprezando-se, de logo, a hipótese do uso de padrões ideais para julgamento. A experiência adquirida no serviço público brasileiro desaconselha, com efeito, a adoção do processo, pois na prática o que se observa é, via de regra, a igualização dos conceitos no nível máximo e em relação a todos os servidores em julgamento.

Preferiu-se, em substituição, adotar o critério de ordenar os servidores segundo o maior ou menor mérito em relação a determinada característica ou qualidade e em referência a grupo de colegas constituído ao acaso e de acordo com certos requisitos. A hierarquização é, portanto, obrigatória. A posição relativa do servidor, dentro do grupo e para cada característica, é transformada em pontos mediante aplicação da tabela preestabelecida, resumindo-se os valores quantitativos para a ordenação final na lista dos concorrentes à promoção. O processo foi experimentado, para observação, entre os servidores em exercício, tendo o resultado confirmado, em regra, a sua exeqüibilidade.

As progressões horizontais serão automáticas, efetuando-se de dois em dois anos. O prazo poderá, contudo, ser reduzido, a critério da administração, quando o servidor atender a determinadas condições.

O Regulamento de Assistência Médica e Social aos Servidores do Banco continuou a ser aplicado, produzindo resultados bastante satisfatórios. O regulamento, cujos benefícios se estendem também às famílias dos servidores, caracteriza-se pela circunstância de as contribuições só serem devidas se e quando o servidor recorrer aos serviços médicos estabelecidos. Os profissionais são apenas credenciados à prestação de serviços, recebem do pagamento somente quando atenderem a servidores ou a pessoas de suas famílias. O Banco concorre com 3% do montante da folha mensal de salários para o fundo de assistência médica, pagando o servidor parte do custo do serviço que lhe foi prestado, calculada a parcela em base inversamente proporcional à remuneração percebida.

Os benefícios assegurados aos servidores pelo regulamento de assistência médica compreendem o seguinte:

a) - prestação de serviços de assistência médico-hospitalar, os quais incluem os exames para tratamento de saúde, ~~tratamento médico-cirúrgico~~, hospitalização e exames de laboratório e raios-X;

b) - realização de exames médicos preventivos;

c) - concessão de auxílio natalidade;

d) - realização de exames para perícia médica relacionada com a posse, exercício, justificação de faltas, concessão de licenças e aposentadorias.

4. Instalações

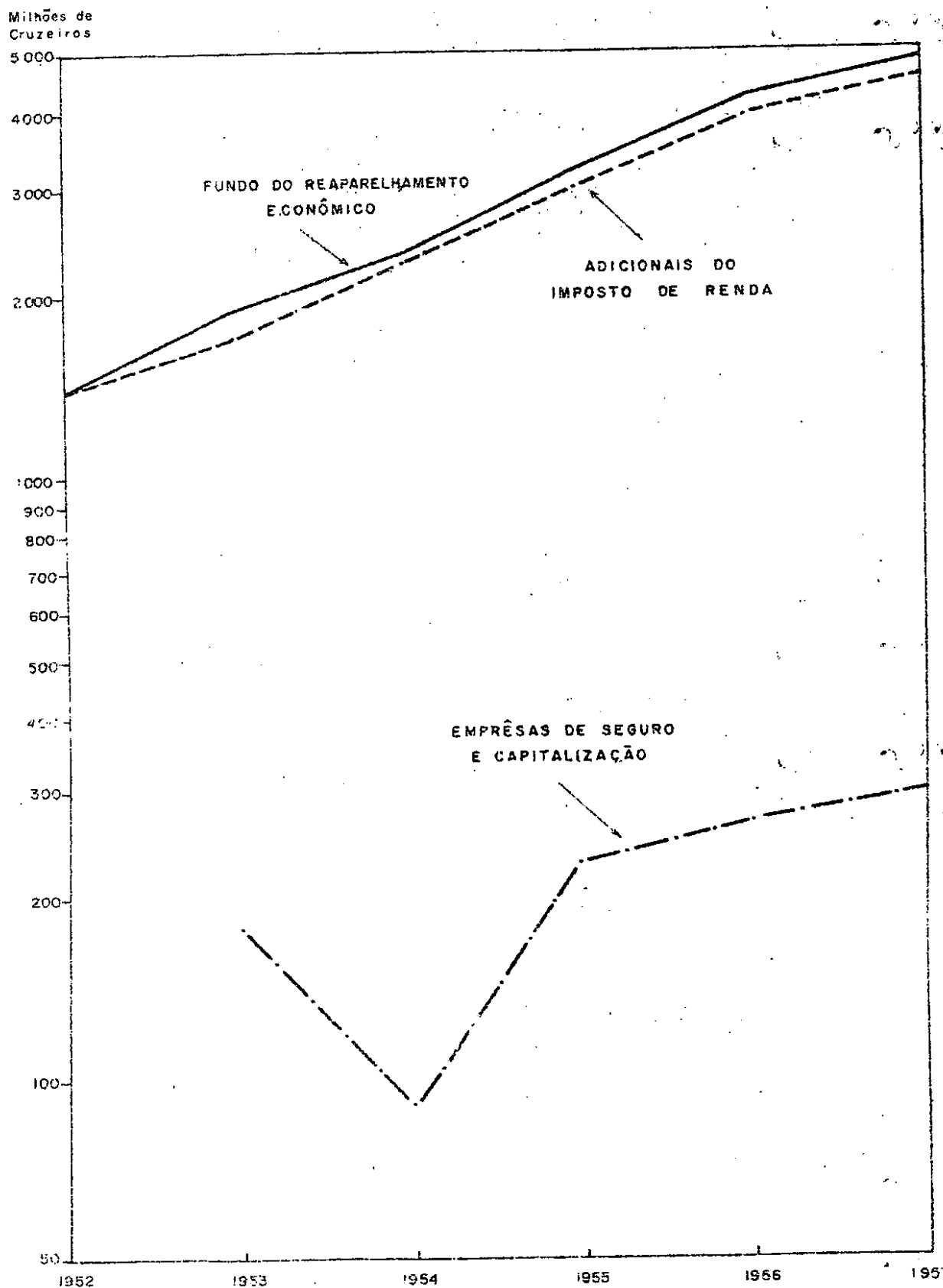
A instalação dos diferentes serviços do Banco já está constituindo um problema, visto que as áreas atualmente locadas no edifício da rua Sete de Setembro já são insuficientes para abrigar, em condições satisfatórias, os departamentos existentes. A situação se agravará, provavelmente, em 1958, quando novos órgãos deverão entrar em funcionamento.

É o Banco proprietário de excelente terreno, situado na Avenida Presidente Vargas, no trecho compreendido entre a Primeiro de Março, Praça Pio X e rua da Candelária, em pleno centro bancário. O imóvel foi adquirido à Prefeitura do Distrito Federal, em concorrência pública, expressamente para o fim de permitir a construção de sede própria. Não se julgou conveniente, entretanto, em exercícios anteriores, iniciar a construção do prédio em virtude do vulto das despesas a realizar. Agora se tem julgado inoportuna a providência em face das medidas assentadas pelo Governo em relação à mudança da Capital Federal.

5. Recursos financeiros

É evidente que os recursos financeiros à disposição do Banco para fins de desenvolvimento econômico delimitam o campo de ação da entidade, além de estabelecer, do mesmo passo, coordenadas para o ritmo segundo o qual a atividade propulsora deve materializar-se. Assim sendo, torna-se recomendável abordar, neste capítulo introdutório, as fontes e os montantes das disponibilidades financeiras utilizáveis em benefício do Programa de Reparelhamento Econômico.

CONTRIBUIÇÕES AO FUNDO DO REAPARELHAMENTO ECONÔMICO



OBSERVAÇÃO INCLUSIVE AS APLICAÇÕES FEITAS DIRETAMENTE
PELAS EMPRESAS DE SEGURO E CAPITALIZAÇÃO.

escala semilogarítmica

Cabe advertir, preliminarmente, que a estruturação financeira do Banco se alterou, e bastante, desde a instituição originária do Fundo do Reaparelhamento Econômico, em 1951. Realmente, o art. 3º da Lei nº 1474, que constitui a pedra angular de todo o sistema, instituiu o Fundo, com base apenas na arrecadação de adicionais ao imposto de renda. No ano seguinte, ao ser criado o Banco, a Lei nº 1628, de 20 de junho, já destinou ao Programa novos recursos, que se deveriam levantar mediante depósitos compulsórios de determinadas instituições na novel entidade e o recolhimento de certos impostos e taxas. Leis posteriores ampliaram as fontes de receitas, que hoje podem ser agrupadas, segundo a origem e as limitações para a respectiva aplicação, da seguinte maneira:

- a) - recursos próprios;
- b) - recursos especiais;
- c) - recursos vinculados.

Convém examinar, com alguma pormenorização, as principais disponibilidades constitutivas de cada um dos três grupos. Antes, entretanto, deve-se registrar que o Banco está proibido, por lei, de receber depósitos de particulares, exceto quando os mesmos estiverem vinculados a financiamentos por ele mesmo concedidos. Poderá, contudo, receber depósitos de entidades governamentais, sociedades de economia mista e de bancos, estes últimos, porém, quando e nas condições que forem estabelecidas pelas autoridades monetárias.

a) - Recursos próprios

São tidos por próprios aqueles recursos em relação aos quais a capacidade de decisão do Banco se exerce em toda a plenitude, não se limitando senão pelas restrições implicitamente estabelecidas na Lei com a discriminação dos setores de atividades financeáveis.

Capital e reservas - Não constitui o capital do Banco parcela ponderável, dos seus recursos próprios. Como se verá a seguir, outras receitas, de natureza vária, quantitativamente preponderam na composição de disponibilidades financeiras.

Constituiu-se o Banco com o capital de 20 milhões de cruzeiros, inteiramente subscrito pelo Governo da União. O próprio dispositivo legal que fixou o capital estabeleceu, em complemento, que as reservas posteriormente contabilizadas, ao atingirem montante igual ao do capital, serão automaticamente a este adicionadas. Posteriormente outro ato legislativo, determinou sejam também adicionadas ao capital as importâncias devidas à União Federal a título de remuneração do capital pela mesma investido em sociedades de economia mista (excluídas a Petróleo Brasileiro S.A. e as sociedades dedicadas a atividades bancárias).

Tendo em vista as alterações sofridas por força das disposições legais referidas, o capital do Banco ascendia, em 31 de dezembro de 1957, a Cr\$ 842.544.882,80. A este montante devem ser somados, para cálculo dos recursos utilizáveis Cr\$ 140.646.928,70 escriturados como reservas no balanço anual.

Fundo do Reparelhamento Econômico - Constitui o Fundo, sem dúvida, a mais importante fonte das disponibilidades financeiras com que conta o Banco para o exercício das suas atribuições. Esta posição decorre não tanto do montante com que participa o Fundo no conjunto dos recursos quanto da circunstância de representar ele, em realidade, a fonte menos transitória de receita da entidade.

Nos termos da Lei nº 1474 o Fundo seria constituído mediante a arrecadação, nela também regulada, das seguintes taxas:

- a) - taxa adicional de 15%, a incidir sobre o imposto de renda devido por todas as pessoas jurídicas e pelas pessoas físicas sujeitas ao pagamento de Cr\$ 10.000,00 do referido tributo, efetuando-se a correspondente cobrança durante cinco anos consecutivos, a partir de 1952;
- b) - taxa adicional de 3% a ser paga também no mesmo período quinquenal, pelas pessoas jurídicas e incidindo sobre as reservas e lucros em suspenso ou não distribuídos, ressalvado o fundo de reserva legal e as reservas técnicas das companhias de seguros e de capitalização.

A arrecadação em causa deveria processar-se apenas durante um quinquênio, não sendo devido o tributo, nessas condições, a partir do exercício de 1957.

A Lei nº 2973, que prorroga as medidas de ordem financeira relacionadas com o Programa de Reparelhamento Econômico, autorizou a cobrança dos adicionais por mais dez anos, estabelecendo, concomitantemente, novas bases para a correspondente arrecadação. Em síntese, a cobrança do tributo se fará segundo os princípios básicos seguintes:

- a) - no caso das pessoas físicas - as taxas, calculadas sobre o montante do imposto, quando superior a Cr\$ 20.000,00, serão de 15% quando o tributo não exceder de Cr\$ 250.000,00; de 20% quando estiver entre Cr\$ 250.000,00 e Cr\$ 1.000.000,00, e de 25% quando ultrapassar esta quantia;
- b) - no caso das pessoas jurídicas e nos de cobrança na fonte - a taxa será de 15% sobre imposto devido;
- c) - no caso de reservas e lucros em suspenso ou não distribuídos - a taxa será de 4% sobre o montante retido (excetuado o fundo de reserva legal e as reservas técnicas das companhias de seguros e de capitalização).

Depósitos compulsórios - Com o objetivo de reforçar o Fundo do Reparelhamento Econômico determinou a Lei nº 1628 o re-

colhimento compulsório ao Banco, sempre que o Ministério da Fazenda o decidisse, de importância correspondente a:

- a) - até 4% do valor total dos depósitos das Caixas Econômicas Federais;
- b) - até 25% das reservas técnicas que as companhias de seguro e de capitalização devem constituir anualmente;
- c) - até 3% da receita anual dos órgãos de previdência social, excluída a quota que cabe à União.

A autorização dada se referia à semelhança do estabelecido para o Fundo, ao período de 1952 a 1956. A Lei nº 2973, também dilatou por dez anos a faculdade de poder o Executivo exigir o depósito compulsório de recursos das Caixas Econômicas Federais e das empresas de seguros e de capitalização. No que se refere, entretanto, às instituições de previdência, foi suprimida a permissão. Por outro lado, a liberdade de fixação da base percentual a prevalecer para os recolhimentos ficou restrita, segundo o novo texto, aos depósitos das Caixas Econômicas, firmando-se, em complemento, a taxa de 25% para as companhias de seguros e de capitalização.

O estabelecimento da taxa rígida para as empresas de seguros foi compensada, entretanto, pela transformação em norma legal de medida adotada executivamente para facilitar às aludidas companhias o atendimento da obrigatoriedade. Com a Lei nº 1628 procurou o Governo mobilizar, a favor do programa de desenvolvimento econômico, parcela ponderável de poupanças que, através das empresas de seguros, era aplicada em títulos mobiliários, imóveis ou empréstimos hipotecários, as mais das vezes sem benefícios diretos para a formação do capital nacional. O recolhimento de um quarto do acréscimo anual de reservas técnicas constituídas pelas empresas em causa representava um aporte adicional de recursos, não despesáveis, às aplicações produtivas a cargo do Banco.

Acontece, entretanto, que as companhias de seguros e de capitalização se julgaram prejudicadas, na sua vida financeira, com o simples depósito compulsório, na forma da Lei. A remuneração assegurada pelo Banco, da ordem de 5% nominais, não asseguraria ao capital recolhido as condições de segurança, rentabilidade e preservação do valor original imprescindíveis aos negócios de seguro. A citada compensação, por isso mesmo que seria paga de uma só vez e apenas 5 anos após a imobilização do principal, ficaria reduzida a 4,56%, isto é, a uma taxa inferior ao juro atuarial médio normalmente adotado nos cálculos dos planos de operação. A situação mais se agravaria se se adicionasse o necessário à compensação do déficit de carregamento e sobrecargo, usualmente calculado em 1,5%. Alegou-se, complementarmente, que a posição das empresas ficaria ainda mais comprometida pelo fato de os depósitos serem liberados e os juros pagos em títulos públicos, de cotação provavelmente inferior ao valor nominal.

Acedeu o Banco em examinar, com as próprias interessadas, uma solução alternativa, de modo a obter maior concentração de recursos provindos das reservas de seguros em prol do desenvolvimento econômico mas sem prejudicar a estabilidade financeira das companhias. A fórmula adotada previa a dispensa do recolhimento na proporção em que as companhias interessadas realizassem inversões em projetos básicos.

As novas disposições legais pertinentes ao problema possibilitam a relevação, total ou parcial, dos depósitos sempre que as companhias de seguros e de capitalização comprovem a aplicação direta, em projetos considerados pelo Banco propícios ao desenvolvimento econômico de importância equivalente a pelo menos mais 60% do valor dos recolhimentos a que estariam obrigados. Ou, em outras palavras, haverá a dispensa do depósito compulsório contra a aplicação de 40% do acréscimo verificado nas reservas técnicas.

Cabe à Diretoria do Banco baixar as instruções para o cumprimento dos dispositivos da Lei nº 1628, relativos às aplicações das reservas técnicas das empresas de seguros e de capitalização. A providência foi tomada, em relação às reservas constituídas durante o ano de 1956, pela Resolução nº 1, de 29 de março de 1957.

No que tange aos depósitos compulsórios das Caixas Econômicas ainda não se julgou necessário o recurso à faculdade dada na Lei, determinando a providência. Cumpre registrar, aliás, a inovação havida a respeito dessas instituições, que poderão ser dispensadas do recolhimento mediante um esquema de aplicações semelhante ao adotado para as empresas de seguros.

Outros recursos próprios - As disponibilidades do Banco são acrescidas, em cada exercício, do importe correspondente às recuperações de capital e aos encargos dos financiamentos. De fato, os recursos provenientes de juros, taxas, comissões e encargos similares naturalmente são reaplicáveis, com o que dão origem a novos recursos que se incorporarão ao patrimônio próprio da entidade.

Devem ser mencionados, ainda como possíveis fontes de recursos, o Fundo Especial de Juros, Amortizações e Resgate das Obrigações do Reparelhamento Econômico e os depósitos judiciais. O primeiro, criado pela Lei nº 1628, é constituído pelo montante de taxas, sobretaxas, rendas ou contribuições no todo ou em parte destinadas a fins idênticos aos que justificavam a instituição do Banco. E os segundos foram autorizados pela Lei nº 1869, de 27 de maio de 1953.

Montante dos recursos próprios - Os recursos considerados próprios, com exceção apenas da parcela dos lucros de sociedades de economia mista adicionáveis ao capital, foram os únicos previstos, originariamente, para constituir a base financeira das operações do Banco. Começou a entidade a operar, por isso mesmo, na expectativa de contar, durante o quinquênio 1952/1956, com disponibilidades da ordem de 17.400 milhões de cruzeiros, que foi a quanto ascendeu a estimativa de receita se todas as fontes previstas na legislação orgânica contribuíssem para a formação dos recursos e segundo as taxas máximas permitidas. A previsão em causa, revista com base na marcha dos fenômenos no quinquênio, assim se comporia:

<u>Fonte</u>	<u>Receita</u> (Cr\$ milhões)
a) - Adicionais ao imposto de renda	12.200
b) - Depósitos das companhias de seguros e capitalização	1.409

c) - Recolhimento das Caixas Econômicas Federais	3.786
d) - Recolhimento das instituições de previdência	1.930
Total	19.325

Não se confirmaram, porém, as previsões quanto às disponibilidades do Banco, em decorrência de três circunstâncias principais:

Em primeiro lugar não houve o previsto recurso a todas as fontes de fundos estabelecidas na legislação vigente. De fato, em virtude das dificuldades de natureza financeira com que lutavam as instituições de previdência, decidiu o Poder Executivo não utilizar a faculdade que a Lei lhe conferira para determinar o recolhimento ao Banco de até 30% da receita anual das mencionadas organizações. Idêntica orientação foi firmada em relação aos depósitos das Caixas Econômicas, mas neste caso, por força da política financeira adotada pelo Governo.

O Tesouro Nacional, em segundo lugar, não colocou à disposição do Banco, nas épocas certas e nos montantes correspondentes, o produto da arrecadação dos adicionais ao imposto de renda. Esta retenção, determinada pelo Governo com o objetivo de fazer face às contingências do momento e que atingiu o seu máximo em 1955 e 1956, acarretou um decréscimo nos fundos administrados pelo Banco de perto de três quartos dos valores devidos à entidade.

Finalmente, novo corte sofreram as disponibilidades em decorrência das dificuldades levantadas pelas empresas, de seguros e de capitalização para recolherem ao Banco os 25% do aumento anual de suas reservas técnicas. As providências adotadas pelo Banco nos últimos anos do período não compensaram, mesmo com o início das inversões diretas controladas, as perdas verificadas anteriormente.

Como consequência dessas circunstâncias anormais tem-se, que, por fim, foram entregues ao Banco, de fato, no quinquênio 1952/56 apenas 3.775 milhões de cruzeiros, por conta da arrecadação das adicionais ao imposto de renda e dos depósitos compulsórios das companhias de seguros e de capitalização. Este total se compara aos 19 bilhões de cruzeiros da previsão original de receita no período.

A participação dos recursos próprios no total das disponibilidades financeiras do Banco para o exercício de 1957, de veria orçar, segundo as estimativas realizadas, em 8.268 milhões de cruzeiros. Na execução do orçamento de investimentos, porém, atingiu-se a importância de 5.499 milhões de cruzeiros. A diferença entre o previsto e o efetivado decorre principalmente de a) os dados do Adicional ao Imposto de Renda vão apenas até novembro; b) os recolhimentos feitos diretamente ao Banco não começaram no início do ano, de modo que o Tesouro reteve, ainda, em seu poder quase 1,5 bilhão de cruzeiros; c) o Tesouro resgatou apenas 1 bilhão de cruzeiros do atrasado; d) ainda não se incluíram as amortizações da Venda de Equipamentos Agrícolas. A composição dos recursos englobados na rubrica, tanto na estimativa quanto na execução, é apresentada na seguinte tabela:

<u>Fonte de recursos</u>	<u>Importância</u> (C\$ milhoes)	
	<u>Orçamento</u>	<u>Execução</u>
1. Fundo do Reparelhamento Econômico		
a) Adicionais ao imposto de renda	4.734	
b) Companhias de Seguros e de Capitalização	200	
c) Total		4.934
2. Outros recursos próprios		
a) Dividendos de sociedade de economia mista	165	
b) Atrasados do Tesouro Nacional	1.500	
c) Amortizações de empréstimo .	323	
d) Saldo do balanço do exercício de 1956	1.196	
e) Lucros e perdas	150	
f) Total		3.334
b) <u>Recursos especiais</u>		

São classificados, no momento, como especiais, apenas os recursos colocados à disposição do Banco em decorrência das condições estabelecidas para a aquisição, nos Estados Unidos da América, de excedentes agrícolas. Comprometeu-se o Governo daquele país, em acordo firmado com o Governo do Brasil, a financiar a venda em cruzeiros, a compradores brasileiros devidamente autorizados, de produtos agrícolas de origem americana, incluídos na categoria de excedentes. Os recursos em moeda nacional obtidos com a venda dos produtos agrícolas serão depositados no Banco e utilizados, em apreciável parcela, para fins de crédito às atividades produtoras.

Um primeiro acordo foi firmado em 16 de novembro de 1955, regulando a compra e venda de trigo, farinha de trigo, cereais para forragem, banha e fumo capeiro. A transação ascendeu a C\$ 41.220.000 (inclusive custo do transporte para a metade dos produtos). Em 31 de dezembro de 1956 foi firmado um segundo convênio, referindo-se à operação de maior amplitude e vulto: as compras atingiriam a importância de US\$ 138,7 milhões, devendo compreender trigo, banha, laticínios e óleos vegetais.

O depósito no Banco do produto das vendas se efetuará à medida que o Governo dos Estados Unidos for realizando os pagamentos, em dólares, aos exportadores do seu país. A conta será livremente movimentada pelo Governo americano, mas apenas em relação a parcelas expressamente indicadas nos Acordos (24% para os recursos do primeiro convênio e 15% para os do segundo). A utilização desses recursos, de outra parte, está limitada a determinadas finalidades, também enumeradas nos atos convencionais (despesas de administração no Brasil, gastos com intercâmbio educati-

vo, financiamento de atividades culturais etc.).

O saldo dos depósitos, correspondendo a 76 e 35%, respectivamente, do valor das vendas dos produtos agrícolas, constitui empréstimo do Export-Import Bank ao Governo do Brasil, por intermédio do Banco. Acordos secundários, já agora tendo como partes os dois estabelecimentos de crédito interessados, regularam a concessão e aplicação do empréstimo. Para os fundos gerados pela primeira operação, prevaleceram o prazo de 40 anos para a amortização do principal, contado a partir de 1ª de janeiro de 1956, os juros de 3 a 5% (conforme se faça a contabilização em dólares ou cruzeiros) e um período de carência de 3 anos, durante o qual não se vencem juros. Condições análogas foram estabelecidas para o segundo crédito, no montante de US\$ 117.895.000 e a ser utilizado em três anos.

É importante assinalar haver ficado convencionada a destinação dos recursos proporcionados pelo EXIMBANK, estabelecendo-se que as aplicações se farão em benefício de projetos enquadrados no programa de desenvolvimento econômico do Brasil. Destacaram-se de logo, os seguintes projetos como aptos a receber as inversões em causa:

- a) construção da represa de Frunus e projetos complementares na bacia do Rio Grande;
- b) elevação da capacidade geradora das Usinas de Paulo Afonso e de outras, na bacia do rio São Francisco, e execução do projeto de Três Marias;
- c) construção de nova linha férrea entre Passo Fundo e General Luz, no Rio Grande do Sul;
- d) aumento da produção siderúrgica.

Em outra secção do presente relato se aborda, com pormenores, a questão da aquisição dos excedentes agrícolas, um plano mais amplo do que de simples fonte de recursos para o Banco.

Até 31 de dezembro de 1957 a situação dos recursos propiciados pelas operações ora referidas era a seguinte:

1. Depósitos convertidos em empréstimos ao BNDE US\$ 1.510.815.152,20.
2. Depósitos em conta aberta à pagadora do Governo dos Estados Unidos US\$ 1.627.491.398,20

O "caso" do acôrdo do trigo — Em meados de 1957 alguns órgãos da imprensa brasileira passaram a focalizar os acordos de aquisição de excedentes agrícolas norte-americanos de maneira sensacionalista e como que procurando incutir na opinião pública a impressão de que os convênios e as operações dele decorrentes teriam sido danosas à economia do país. O assunto extravasou as páginas dos diários e repercutiu no Congresso Nacional, onde alguns dos seus ilustres membros tiveram ensejo de manifestar-se sobre a operação e as suas conseqüências em referência ao desenvolvimento econômico do país.

O Banco, tendo em vista a circunstância de haver sido parte nos convênios firmados e de haver ficado com a responsabilidade pela administração dos recursos obtidos com a compra dos excedentes, julgou-se na obrigação de prestar ao público esclarecimentos sobre a momentosa questão. E o fez em nota oficial distribuída à imprensa e amplamente divulgada sob o título de "A verdade sobre

o acôrdo do trigo". Afigura-se interessante reproduzir na presente seção a mencionada nota, quando mais não seja para fim de documentação e para dissipar interpretações menos corretas que podem haver permanecido no espírito daqueles que, por quaisquer circunstâncias, não tiveram oportunidade de ler, na época, os esclarecimentos prestados pelo Banco. É o seguinte o texto da nota:

1. Comentários tendenciosos de certos órgãos da imprensa, que encontraram algum eco no Congresso Nacional visam a incutir na opinião pública a idéia de que, ao efetuar compras de excedentes agrícolas norte-americanos, nos termos da Lei nº 480, do Congresso daquele país, estaria o Governo brasileiro, deliberada ou inconscientemente, embarcando em negociações contrárias aos interesses do país. A acusação focaliza dois aspectos diferentes. Pretende-se, de um lado, que os chamados "acôrdos do trigo" teriam sido financeiramente ruinosos, senão mesmo desonestos. Alega-se, de outro, que se teria procurado assentar sério golpe à triticultura nacional. Ambas essas alegações carecem de qualquer fundamento, como, a diante se exporá.

I - O INTERESSE INTERNACIONAL NA LEI 480

2. Antes, porém, de qualquer discussão pormenorizada, importa notar serem tão óbvias as vantagens das compras pela Lei nº 480, que nada menos de 29 países, além do Brasil, haviam até março deste ano concluído 78 diferentes acordos com os Estados Unidos da América, para a aquisição de mercadorias diversas; inclusive trigo, forragem, arroz, algodão, tabaco, laticínios e óleos ou gorduras. O valor das transações contratadas ascendia, em 28 de fevereiro de 1957, a nada menos de 1,8 bilhões de dólares, que, somados aos fretes marítimos, atingiria quase 2 bilhões de dólares. O montante das compras previstas nos dois acordos assinados com o Brasil elevar-se-ia a 156 milhões de dólares, exclusive fretes, e 180 milhões de dólares, se computadas as despesas de transporte marítimo.

3. No quadro abaixo se contém pormenores sobre os produtos e países cobertos por acordos firmados em virtude da Lei 480.

4. Note-se que entre os signatários figuram países de organização política, grau de desenvolvimento econômico e localização geográfica extremamente diversa. Da América Latina, alinha-se a Argentina, a Colômbia, o Chile, o Paraguai e o Peru, do continente europeu figuram, entre outros, a Grã-Bretanha, a Alemanha, a França, a Grécia, Portugal, Espanha e Iugoslávia. Do Extremo Oriente, citemos apenas a Índia, a Indonésia, o Paquistão e o Japão, e, do Oriente Médio, o Egito e Israel. Note-se que todas as transações acima enumeradas foram feitas com base no Título I da Lei 480, vale dizer representaram operações de compra de produtos e não donativos do Governo norte-americano. Observe-se ainda que mesmo países comunistas, como a Iugoslávia, há tempos, e a Polónia, há poucas semanas, julgaram de proveito para as suas economias transacionarem com os Estados Unidos para a obtenção de excedentes agrícolas.

5. A motivação dessas compras se funda ora em um, ora em outro aspecto favorável da Lei nº 480. A facilidade de pagamento em moeda local terá sido talvez a consideração dominante para alguns países; para outros, carentes de capital pa-

DISCRIMINAÇÃO POR PAÍSES E PRODUTOS DOS ACORDOS DE COMPRA ASSINADOS NOS TERMOS DA LEI Nº 480, ATÉ 28.2.57
(Em milhões de dólares)

Países	Trigo	Forra- gens	Arroz	Algodão	Tabaco	Laticí- nios	Óleos e gor- duras	Outros produ- tos	Valor da Venda	Frete maríti- mo	Valor de vendas mais fre- te marí- timo	Custo estima- tivo para a CCC (*) inclu- indo frete ma- rítimo
Argentina	-	-	-	-	-	-	30.4	-	30.4	0.7	31.1	34.0
Áustria	3.4	10.6	-	6.1	3.5	-	2.4	.3	26.3	2.3	28.6	41.8
BRASIL	144.7	.9	-	-	.2	2.2	8.3	-	156.3	23.9	180.2	300.2
Birmânia	-	-	-	17.5	1.1	2.0	-	.2	20.8	.9	21.7	31.2
Chile	12.1	-	-	5.3	.2	1.0	16.0	2.5	37.1	3.0	40.1	56.0
China (Taiwan)	-	-	-	5.0	1.7	1.5	1.0	-	9.2	.6	9.8	12.5
Colômbia	5.0	-	-	7.6	-	.7	2.5	-	15.8	1.1	16.9	24.1
Equador	2.2	.3	-	.8	.7	-	3.5	-	7.5	.6	8.1	10.3
Egito	17.1	-	-	-	-	-	-	-	17.1	2.5	19.6	38.7
Finlândia	6.3	2.3	-	5.8	6.0	.5	-	1.2	22.1	1.9	24.0	34.3
França	-	-	-	-	2.1	-	-	-	2.1	-	2.1	2.1
Alemanha	-	-	-	-	-	-	-	1.2	1.2	-	1.2	1.2
Grécia	14.7	5.4	-	-	-	3.6	14.3	-	38.0	4.0	42.0	57.2
Índia	200.0	-	26.4	70.0	6.0	3.5	-	-	305.9	60.2	366.1	553.4
Indonésia	5.0	-	35.8	36.0	15.0	-	-	-	91.8	6.0	97.8	154.0
Irã	9.5	-	-	-	-	.8	-	-	10.3	2.5	12.8	21.3
Israel	15.8	10.1	.1	2.6	.4	4.1	3.0	10.3	46.4	5.2	51.6	76.6
Itália	1.6	10.0	-	65.3	8.9	-	30.0	-	115.8	4.6	120.4	161.1
Japão	48.6	15.4	14.4	52.8	7.7	-	-	-	188.9	12.6	151.6	208.1
Coreia	8.5	15.3	22.5	9.8	6.6	1.0	1.5	8.0	73.2	8.4	81.6	96.8
Holanda	-	-	-	.27	-	-	-	-	.27	.01	.28	.4
Paquistão	26.6	-	41.9	29.0	4.8	2.5	3.3	-	108.1	12.6	120.7	195.7
Paraguai	1.7	-	-	-	-	.4	.5	-	2.6	.4	3.0	4.3
Peru	8.9	-	-	-	-	.2	3.0	-	12.1	1.4	13.5	20.2
Portugal	6.3	-	-	-	-	-	-	-	6.8	.8	7.1	13.7
Espanha	4.6	9.1	-	32.9	6.2	-	89.6	19.3	161.7	15.0	176.7	199.2
Tailândia	-	-	-	-	1.9	.46	-	-	2.36	.14	2.4	2.8
Turquia	52.8	18.0	1.4	-	-	.6	16.3	4.9	94.0	16.2	110.2	163.7
Grã-Bretanha	-	-	-	-	27.0	-	-	-	27.0	.4	27.4	27.4
Iugoslávia	132.2	-	-	30.9	-	-	26.0	-	189.1	33.2	222.3	344.8
TOTAL	727.6	97.4	142.5	377.67	100.0	25.06	251.6	47.9	1.769.73	221.15	1.990.88	2.887.1

(*) - Commodity Credit Corporation.

ra financiamento de projetos de desenvolvimento econômico, a facilidade de pagamento em moeda local, conquanto atraente, terá sido menos importante que a possibilidade de capturar recursos não inflacionários para obras de desenvolvimento sem agravar o ônus tributário que incide sobre as respectivas populações. É que o mecanismo da Lei nº 480 permite a conversão indolor do consumidor de produtos agrícolas em financiador de investimentos básicos.

6. Do ponto de vista norte-americano, a vantagem principal das operações em causa é reduzir os volumosos estoques de produtos agrícolas, que pairam como ameaça depressiva sobre o mercado e, além disso, reduzir os pesados custos de armazenagem. Não é alheio também, aos setores mais esclarecidos da opinião pública norte-americana, o desejo altruísta de cooperar para o desenvolvimento econômico das áreas subdesenvolvidas através do mecanismo de reempréstimo dos fundos aos governos locais; para a execução de programas de fomento.

7. Sem subestimar as vantagens que decorrem, para o Governo norte-americano da liquidação de excedentes, seria exagerado arguir, como o têm feito alguns comentaristas da nossa imprensa, que se trata de um brilhante negócio financeiro. Uma simples inspeção do quadro acima indica, por exemplo, que no caso dos acordos brasileiros, o valor de venda, incluindo fretes marítimos, será constituído por uma soma em cruzeiros equivalente a 180,2 milhões de dólares, ao passo que o custo efetivo da "Commodity Credit Corporation", para pagamento aos agricultores norte-americanos e despesas de armazenagem e transporte deverá atingir a 300 milhões de dólares.

II - NECESSIDADE DE RECURSOS PARA AS METAS DE DESENVOLVIMENTO

8. Na conjuntura brasileira cedo se convenceu o BNDE de que os recursos que lhe foram atribuídos em lei, assim como os fundos com destinação específica de que é depositário não seriam suficientes para atender senão uma parcela da demanda global de financiamento. O problema se complicava ante o fato de que premido por vultosos "deficits" orçamentários decorrentes de despesas votadas pelo Congresso sem cobertura de receita, nem sempre pôde o Tesouro, no passado, antes da instituição de mecanismo de recolhimento direto pela Lei nº 2.973, de 26 de novembro de 1956, abrir mão de seu encaixe, com regularidade e presteza, para entregar ao BNDE os recursos necessários para a concessão de financiamentos na escala desejável. Mesmo entretanto, que fôsse mais folgada a situação do Tesouro, impunha-se ao BNDE procurar recursos adicionais, sob pena de descumprir ou descuidar a sua missão de acelerar ao máximo possível a capitalização do país. Algumas simples ilustrações evidenciarão a magnitude do desequilíbrio entre a demanda e a oferta de fundos de investimentos.

9. Apesar de já haver o BNDE autorizado empréstimos no valor de 19 bilhões de cruzeiros, os pedidos de financiamento ainda em estudo atingem um total de Cr\$ 21,7 bilhões. A isso se devem somar, para avaliação da demanda total de recursos investíveis, cerca de 28 bilhões de cruzeiros de investimentos programados, que virão de futuro exigir a cooperação

do BNDE, podendo-se assim estimar a demanda global, à base de projetos existentes, em cerca de 50 bilhões de cruzeiros, conforme se depreende do quadro à página seguinte.

DEMANDA DE RECURSOS ATÉ 31.5.1957

(Em Cr\$ 1.000)

S E T O R	Em estudos	Programa dos	Total
Armazenagem	917.400	400.000	1.317.400
Energia Elétrica	5.465.244	6.120.000	11.585.244
Ferrovias	322.039	12.200.000	12.322.039
Indústrias Básicas	11.243.743	6.761.000	18.004.743
Portos e Navegação.....	1.808.949	2.000.000	3.808.949
Rodovias	1.355.000	-	1.355.000
Outros setores	547.988	500.000	1.047.988
T o t a l	21.660.363	27.981.000	49.641.363

10. Note-se que, mesmo na hipótese mais otimista, os recursos dos adicionais do imposto de renda, somados à receita do Fundo Federal de Eletrificação, não deverão exceder de 30 bilhões de cruzeiros, nos próximos quatro anos. Para preenchimento do desnível entre demanda e oferta de recursos, necessita o BNDE, além de utilizar ao máximo os recursos constituídos por depósitos de companhias de seguro e taxas ferroviárias, descobrir novas fontes de recursos, tais como a operação do trigo, cuja importância pode ser avaliada pelo fato de que a primeira transação canalizou 1,5 bilhões de cruzeiros para o BNDE e a segunda poderá representar uma disponibilidade de quase 8 bilhões de cruzeiros para investimentos básicos.

11. Mas citemos alguns exemplos mais concretos de demanda de fundos. Os projetos de Três Marias, Furnas, terminação da Usina do Peixoto, Jurumirim, Comissão Estadual de Energia Elétrica do Rio Grande do Sul e Paulo Afonso para só falar nos mais vultosos, exigirão do BNDE recursos num total aproximado de 12 bilhões de cruzeiros, nos próximos quatro anos, além das parcelas financiadas por receitas estaduais, orçamentárias e privadas. Nesse mesmo período, a previsão da receita do Fundo de Eletrificação é de Cr\$ 7,9 bilhões. O restante deverá provir dos recursos próprios do BNDE, isto é, da arrecadação dos adicionais do imposto de renda.

12. A energia elétrica, porém, vem representando a penas 20% dos investimentos do BNDE. Cerca de sessenta por cento dos financiamentos foram até agora atribuídos às ferrovias. Um plano modesto de reequipamento orça as necessidades de investimento ferroviário em cerca de 12,2 bilhões de cruzeiros, a serem financiados pelo BNDE; além dos recursos provenientes de dotações orçamentárias, receita das taxas de renovação e melhoramentos e imposto único sobre combustíveis.

13. Mas há setores industriais que o BNDE deve contemplar. O mais importante deles é talvez o da indústria siderúrgica. Se tomarmos apenas três dos projetos mais importantes, a saber, a Usiminas, a Cosipa e a Belgo Mineira, terão que recorrer ao BNDE, não computados os avais, para um montante superior a cinco bilhões de cruzeiros.

14. Há ainda outras atividades que têm o direito de esperar o auxílio do BNDE: - o programa de silos e armazéns que necessitará um mínimo de 1 bilhão de cruzeiros, a indústria automobilística, que exigirá quantia ainda maior, e a indústria de papel e celulose, a qual a base dos projetos já conhecidos, recorrerá ao BNDE para financiamentos superiores a meio bilhão de cruzeiros.

15. Diante desse panorama, que alternativas se abrem ao BNDE? Uma possibilidade seria recomendar o abandono de alguns projetos de ampliação do suprimento de energia elétrica, de remodelação ferroviária, de expansão da indústria siderúrgica, solução desaconselhável e nitidamente antidesenvolvimentista. Outra seria apelar para financiamento inflacionário, por via de "deficits" orçamentários cobertos por emissões; trata-se de solução profundamente ilusória, pois se aumentaria apenas a procura de fatores de produção, mas não as suas disponibilidades. Uma terceira seria elevar a incidência dos tributos destinados a canalizar recursos para o fundo do BNDE ou para os fundos específicos de desenvolvimento. À parte as dificuldades políticas dessa solução, arriscar-nos-íamos a aumentar a injustiça fiscal, pois enquanto não se reduzir o coeficiente de evasão, o aumento de tributos fere o contribuinte honesto e aumenta o lucro do desonesto. Uma quarta solução seria a restauração do mercado de títulos governamentais com vistas a canalizar para o Governo recursos investíveis. Os que conhecem os efeitos desmoralizantes da inflação, sobre a procura de títulos dão-se conta de que somente a longo prazo através de um esforço lento e metódico, condicionado ao êxito da luta contra a inflação, seria possível conseguir resultados apreciáveis. Uma quinta possibilidade - que traz uma solução apenas parcial e de emergência, e que não dispensa, obviamente, o estudo de alguns dos métodos acima relacionados - é angariar, através da compra de excedentes agrícolas, recursos adicionais em cruzeiros para aplicação em projetos de desenvolvimento, sem inflação e sem tributar mais o consumidor. Como objetivo complementar, a importação de excedentes agrícolas permitiria regularizar o abastecimento nacional e manter os moinhos em plena operação, libertando-nos das vicissitudes por que temos passado em virtude da insuficiência da colheita nacional e da repetida incapacidade de nossos fornecedores tradicionais de cumprirem as suas quotas de suprimentos, forçando-nos ocasionalmente a pesados dispêndios de moeda forte.

III - DISPOSITIVOS GERAIS DA LEI Nº 480

16. O mecanismo da Lei nº 480 é assás simples. Os Estados Unidos vendem parte de seus estoques aos países com que assinarem acordos e recebem um crédito na moeda nacional desses países, a proporção que os excedentes agrícolas são embarcados. Uma parte desse crédito que tem oscilado entre 15 e 40%, conforme a natureza do acordo fica disponível para gastos locais de agências do Governo norte americano. O restante é geralmente reemprestado ao Governo do país importador, a prazos que variam entre 20 e 40 anos, com taxas de juros de 4 ou 5% ao ano, para financiamento de projetos de desenvolvimento econômico. O pagamento pode ser feito em moeda local, à taxa de câmbio vigente

por ocasião dos embarques, no caso de países que operam com taxa única de câmbio, ou a uma taxa convencionada entre as partes, no caso de países que adotam sistemas de taxas múltiplas. O país comprador tem uniformemente a opção de pagamento em dólares caso em que a taxa de juros é reduzida para 3%. O transporte marítimo pode ser incluído no custo financiado pela "Commodity Credit Corporation" desde que a carga seja transportada em navios norte-americanos. O país comprador pode, entretanto, se assim o preferir, transportar até 50% da carga em seus próprios navios ou em transportador de sua escolha, não sendo, entretanto, o frete, nessa hipótese, incorporado ao valor da transação financiada.

17. Em circunstâncias especiais de calamidade pública, catástrofe e fome, o Executivo norte-americano, ao invés de efetuar vendas, pode fazer donativos; dentro dos princípios do Título II da Lei nº 480.

18. Independentemente mesmo de acordos governamentais, pode o Governo norte-americano autorizar, ainda de acordo com a Lei nº 480, em seu Título III, donativos para organizações assistenciais ou religiosas de caráter privado. No Brasil, o Serviço Católico de Assistência, filiado à "National Catholic Welfare Conference" beneficiou-se até 31.12.56, de donativos de excedentes agrícolas norte-americanos, principalmente em laticínios e farinha de trigo, num valor estimativo de 2,2 milhões de dólares, equivalentes a aproximadamente 6.000 toneladas de alimentos; também o Conselho Mundial das Igrejas, organização protestante, recebera, até a mesma data, donativos de cerca de 600 toneladas, num valor aproximado de 250.000 dólares.

19. De um modo geral, entretanto, o mecanismo de doações não se compadece com a sistemática da Lei número 480, a qual, a parte as exceções acima, é essencialmente um programa de "vendas em moeda local".

20. O Executivo norte-americano tem ainda a faculdade de doar excedentes agrícolas em virtude de outros diplomas legais, particularmente a Lei de Segurança Mútua que tem permitido a efetivação de auxílio gratuito a países que se inserem na área de interesse militar dos Estados Unidos (às vezes mediante operações triangulares pelas quais o país recipiente se compromete a transferir igual benefício a um terceiro país) e que tenham concluído acordos especiais, dentro desse programa de segurança, condição não aplicável ao Brasil.

21. Não tendo a natureza, felizmente, afligido o Brasil com desastres, fome e catástrofes, não pode nem deve o nosso Governo candidatar-se à caridade internacional, possibilitada excepcionalmente pelo Título II da Lei nº 480.

22. Há, finalmente, um esclarecimento fundamental para o bom entendimento do mecanismo das operações baseadas na Lei nº 480. Conduzem-se, na realidade, duas transações. À primeira, a curto prazo, é uma simples operação de compra e venda de produtos, contra pagamento na

moeda do país importador. Esta operação se completa à proporção que os produtos são embarcados e entregues ao consumo. A segunda é uma operação de empréstimo a longo prazo; é que, de posse de um crédito em moeda local, o Governo norte-americano, ao invés de despendê-los imediatamente esses recursos, consente em emprestá-los ao Governo do país importador, com exceção de uma pequena quota reservada para dispêndio imediato.

23. No caso brasileiro, por exemplo, a operação de compra de trigo se estenderá ao longo de três anos, concluindo-se com os depósitos em cruzeiros que o Governo norte-americano recebe em pagamento dos seus produtos.

24. Numa operação simultânea, porém distinta, o Export-Import Bank efetua, ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, um empréstimo dos recursos depositados em nome do Governo norte-americano, sob condições especiais fixadas em instrumento bancário separado do acordo de compra.

IV - O PRIMEIRO "ACÓRDO DO TRIGO"

25. Dois foram os chamados "acordos do trigo" concluídos entre o Brasil e os Estados Unidos, cada um deles subdividido em dois instrumentos distintos: um entendimento diplomático entre os dois governos e um ajuste interbancário, pelo qual o Export-Import Bank, de um lado, e o BNDE, representantes dos respectivos governos, fixam os pormenores financeiros da transação.

26. O primeiro entendimento diplomático foi assinado em 16 de novembro de 1955 e publicado no "Diário Oficial" de 18 de janeiro de 1956, seguindo-se-lhe um ajuste bancário, concluído em 17 de setembro de 1956.

IV-1. CARACTERÍSTICAS DO 1º ACÓRDO DO TRIGO

27. A. Produtos que o Governo norte-americano se comprometia a vender contra pagamento em cruzeiros:

P r o d u t o s	Valor em US\$ programado no acordo	Valor em US\$ das compras efetivas (*)
Trigo	31.000.000	37.381.869,33
Farinha de trigo	1.100.000	-
Cereais para forragem	3.010.000	700.999,34
Banha	1.790.000	11.497.341,64
Fumo capeiro	250.000	130.430,41
Estimativa do transporte marítimo para 50% dos produtos em apreço	4.070.000	(*)
T o t a l	41.220.000	39.710.640,72

(*) Frete incorporado ao valor do produto.

Durante a execução dos acordos, houve modificações na estrutura da demanda brasileira, com o resultado de que se importou apenas uma parcela das quotas de banha e cereais de forragem, aumentando-se um pouco as importações do trigo.

B. Valor transferido pelo Banco do Brasil ao BNDE como produto da venda de excedentes: Cr\$ 1.987.914.633,30; dos quais

76% ou Cr\$ 1.510.815.152,50 constituiram um empréstimo do Governo norte-americano ao BNDE, através do Eximbank; esses fundos ficaram a livre disposição do BNDE, para financiamento de investimentos básicos;

24% ou Cr\$ 477.099.521,70 foram depositados no BNDE, em conta sem juros, à disposição da Embaixada Americana, para gastos diplomáticos e administrativos no Brasil, despesas de fomento da exportação agrícola norte-americana ou de assistência técnica para melhoramento de produtos agrícolas brasileiros de interesse para os Estados Unidos e gastos com Assistência Técnica em geral.

Os saques feitos pela Embaixada Americana contra os depósitos em cruzeiros foram efetuados gradualmente, ao longo 12 meses, sendo o primeiro em 11 de abril de 1956 e o último em 14 de abril de 1957.

C. Taxa de conservação cambial adotadas para a contabilização dos depósitos:

Cr\$ 56,06, correspondente à 4ª categoria de exportação, ao tempo da conclusão do acordo.

D. Prazo de amortização:

40 anos, com 4 anos de carência, sendo o primeiro pagamento de amortização devido em 31.12.1960.

E. Moeda de pagamento e taxa de juros - O Governo brasileiro tem três opções;

a) pagar em cruzeiros, sem qualquer garantia de conversão cambial ou manutenção de poder aquisitivo, caso em que a taxa de juros será de 5 por cento ao ano;

b) pagar em cruzeiros que tenham em relação ao dólar um poder aquisitivo expresso à taxa cambial existente no momento da transação, ou outra mutuamente acordada entre as partes caso em que a taxa de juros será de 4% ao ano;

c) pagar em dólares, caso em que a taxa de juros será de 3% ao ano.

F. Prazo de carência de juros - Os três primeiros anos do empréstimo não vencem juros; o primeiro pagamento de juros será devido em 30 de junho de 1960.

IV - 2. VANTAGENS DO PRIMEIRO ACÓRDO DO TRIGO

28. O acordo de 16 de novembro de 1955 foi feito em condições excepcionalmente favoráveis. Aquela data varios convenios de empréstimos haviam sido concluidos pelos Estados Unidos com terceiros países, inclusive Chile e Argentina, com prazo de pagamento de 20 a 30 anos, tendo-nos sido concedido o prazo mais generoso de 40 anos.

29. Mais importante ainda, o Governo brasileiro tem a opção, que indubitavelmente utilizara, de considerar a dívida expressa em cruzeiros, sem qualquer garantia de poder aquisitivo. Ao longo dos quarenta anos, pagaremos anualmente uma quantia fixa em cruzeiros, quer a nossa moeda se tenha desvalorizado, quer não. Se o cruzeiro se valorizar e preferirmos fazer o pagamento em dolares, os juros baixarão de 5 para 3 por cento ao ano.

30. O acordo brasileiro no qual o Governo norte americano abriu mão de qualquer garantia de poder de compra da moeda nacional, foi uma exceção dentre os inumeros acordos já assinados. Provocou protestos diplomaticos de países que entenderam ser excepcionalmente favorável a concessão feita ao Brasil e pleitearam ou a anulação dessa clausula ou sua extensão aos demais países. É um curioso paradoxo que a nossa imprensa vilipendia a capacidade de negociar do Itamarati, ao passo que as chancelarias estrangeiras o vem acusando de excessiva habilidade no negocio do trigo.

31. Ante êsses protesto, viu-se o Governo norte americano impedido de, no segundo acordo, afastar-se da norma geral de conservação do poder aquisitivo da moeda de pagamento.

32. As vantagens do primeiro Acordo do Trigo foram enormes e podem ser descritas assim:

A - Sob o ponto de vista de suprimento, permitiu-nos cobrir o "deficit" que se verificou no abastecimento em 1956, pois a Argentina só nos pode fornecer 800 mil toneladas, ao inves das 1,2 milhões previstas.

B - Sob o ponto de vista de recursos para investimento, permitiu ao ENDE contribuir decisivamente para o fomento a nossa triticultura, financiando, mediante um empréstimo de 224 milhões de cruzeiros, uma rede de 11 silos no Rio Grande do Sul, que já esta sendo construída pela Comissão Estadual de Silos e Armazéns. Nessas condições, o dinheiro do trigo norte-americano foi utilizado para auxiliar o trigo brasileiro. Mas outros financiamentos importantes foram também possibilitados pelos recursos do trigo a extensão dos trilhos da Cia. Paulista de Estradas de Ferro a barranca do Rio Parang, para o que se deu um financiamento de Cr\$ 240,6 milhões; a construção de uma rede de silos no Estado de Pernambuco, que sera auxiliada por um empréstimo de Cr\$ 54,3 milhões; a terminação da primeira fase da Usina de Peixoto, no Rio Grande que já esta fornecendo 80.000 kW a 157 municípios paulistas e a 2 mineiros, com o auxílio de um empréstimo de 251 milhões de cruzeiros do ENDE; instalação de um frigorífico em Campo Grande, Mato Grosso, beneficiário

de um financiamento de 48 milhões de cruzeiros; a expansão da produção de aços finos da Aço Villares S.A. que recebeu um empréstimo de 35 milhões de cruzeiros; o reaparelhamento da bitola estreita da Central do Brasil, em Minas Gerais, no qual serão investidos Cr\$ 415 milhões. No Banco do Nordeste foram depositados, outrossim, 150 milhões de cruzeiros para investimento do polígono das secas.

Estão ainda em exame alguns investimentos em transporte fluvial e abastecimento de água a pequenas municipalidades do interior, que serão lançados a conta dos recursos criados pelo empréstimo norte-americano ao BNDE. Como se vê foi ampla a distribuição dos benefícios pelas várias regiões do país e a própria produção do trigo brasileiro foi poderosamente estimulada com a construção da rede de silos e armazéns no Rio Grande do Sul. Releve ainda notar que os prazos médios dos empréstimos do BNDE variam de 3 a 15 anos. Como a obrigação de pagamento ao Eximbank se estende ao longo de 40 anos será possível promover a rotação desse capital 3 a 4 vezes, beneficiando ainda vários outros setores da economia nacional.

V - A SEGUNDA OPERAÇÃO DO TRIGO

33. O segundo acordo de compra de excedentes concluído em 31 de dezembro de 1956, e complementado por um ajuste interbancário assinado em 7-1-57 teve objetivos mais amplos, pois se destinou não apenas a cobrir eventuais "deficits" no abastecimento, em 1957, mas também em 1958 e 1959, porquanto a quantidade negociada, de 1,8 milhões, de toneladas, deveria ser entregue parceladamente durante três anos. Tornou-se possível, assim, pela primeira vez, criar condições de estabilidade e segurança para o abastecimento, uma vez que os fornecimentos previstos da Argentina e Uruguai, somados à crescente produção nacional, seriam insuficientes para atender ao consumo interno em expansão e para a formação de estoques reguladores da distribuição.

V - 1. CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DO SEGUNDO ACORDO DO TRIGO

34. São as seguintes as características gerais do segundo acordo:

A. Valor da transação e mercadorias contempladas:

Produtos	Valor em milhões de dólares
Trigo (inclusive farinha de trigo)	11,0
Banha	5,0
Laticínios	2,2
Oleos vegetais	1,0
Transporte marítimo	9,0
T o t a l	137,7

B. Utilização dos recursos em cruzeiros — Os cruzeiros correspondentes ao valor dos excedentes agrícolas serão depositados pelo Banco do Brasil no BNDE, a medida que os produtos sejam recebidos para entrega aos consumidores, e terão a seguinte destinação:

a) 85% dos depósitos em cruzeiros serão reemprestados pelo Export-Import Bank ao BNDE, para ser empregados em financiamentos de que poderão participar empresas governamentais, mistas e privadas, desde que se enquadrem no programa de desenvolvimento do Brasil e satisfaçam as exigências do Banco do Desenvolvimento, com o objetivo de fomentar o desenvolvimento de atividades básicas no país, atendendo, entre outros, aos seguintes projetos específicos:

- I) expansão da produção de energia hidrelétrica com a construção da represa de Furnas e instalações complementares na bacia do Rio Grande;
- II) expansão da produção de energia de Paulo Afonso, outras instalações na bacia do S. Francisco e execução do Projeto de Três Marias;
- III) construção de uma nova ferrovia entre Passo Fundo e General Luz, ligando os centros de produção agrícola aos centros comerciais e de consumo no Rio Grande do Sul;
- IV) expansão da produção de ferro e aço.

b) 15% ficarão disponíveis para utilização pelo Governo dos Estados Unidos da América, com as seguintes finalidades e nas proporções indicadas:

- I) o depósito em cruzeiros e equivalente a quatorze e trinta e cinco centesimos (14,35) por cento do total, para propiciar o desenvolvimento de novos mercados para produtos agrícolas dos Estados Unidos da América em base mutuamente benéfica; financiar atividades de intercâmbio educativo internacional; financiar a tradução, publicação e distribuição de livros e periódicos e outras despesas do Governo dos Estados Unidos da América;
- II) o equivalente em cruzeiros a um montante não superior a sessenta e cinco centesimos (0,65) por cento do total para assistir as atividades e projetos autorizados pela Seção 203 da Lei dos Estados Unidos da América de Intercâmbio Educativo e de Informações, de 1948, e emendas (bolsas de estudos, intercâmbio de professores etc.).

C. Prazo de entrega dos produtos — O trigo poderá ser comprado em parcelas anuais num prazo de três anos. Os demais produtos deverão ser adquiridos no curso do primeiro ano fiscal da vigência do acordo.

D. Taxa de conversão cambial — Para cálculo da equivalência em cruzeiros do valor dos produtos será ado-

tada a taxa de 67 cruzeiros por dólar, aplicável à quarta categoria de exportação, ao tempo da conclusão do acordo. Se durante o período em que se efetuarem os embarques for modificado o sistema cambial, no sentido da instituição de uma taxa única de câmbio, será esta a taxa aplicável. Se for modificado o sistema cambial, em qualquer outro sentido, os dois Governos acordarão uma nova taxa.

Para cálculo dos pagamentos futuros de amortização e juros, devidos em cruzeiros, adotar-se-ão os mesmos critérios, acima descritos, aplicados à contabilização, em moeda nacional, das compras efetuadas durante os três anos de vigência do acordo de compras.

E. Condições de pagamento — O prazo de amortização do empréstimo em cruzeiros será de 40 anos, com um período de carência de 4 anos; tanto o prazo de carência como o início de amortização e pagamento de juros se contarão a partir do início dos desembolsos correspondentes a cada uma das cotas anuais do embarque.

F. Moeda de pagamento e taxa de juros — O Governo brasileiro terá a opção.

a) de efetuar o pagamento em cruzeiros, caso em que a taxa de juros será de 4 por cento ao ano;

b) de pagar em dólares, caso em que os juros serão de 3 por cento ao ano.

Não se vencerão juros durante os três primeiros anos e o primeiro pagamento de juros, correspondente aos desembolsos efetuados no ano fiscal 1956-1957 deverá ser efetuado em 30 de junho de 1960.

G. Preservação dos mercados normais — Os dois países concordam em que as compras feitas nos termos da Lei 480 não devem prejudicar os supridores normais. Nessas condições, o Brasil procurará manter as cotas de importação previstas nos acordos bilaterais com a Argentina e o Uruguai. Atendendo a que, anteriormente à promulgação da Lei 480, os Estados Unidos vinham fornecendo habitualmente trigo e farinha de trigo ao Brasil, através dos canais normais do comércio, tendo essas importações representado, na década 1946-1956, uma média anual de 317.153 toneladas de (trigo em grão mais farinha convertida em trigo), os Estados Unidos solicitam, em vista dos dispositivos da Lei 480 sobre a preservação do comércio normal, que o Brasil adquira, com seus próprios recursos, em cada um dos anos de vigência do acordo, quantidade mínima de 80.000 toneladas de grão. A essa quantidade de se devem somar 50.000 toneladas a ser adquiridas no mercado internacional. No caso de "deficit" nas entregas da Argentina e do Uruguai, o Brasil comprará no mercado mundial a maior quantidade dessa quebra de suprimentos que seus recursos econômicos permitirem.

No tocante a vendas de algodão, reconhecem os Estados Unidos princípios idênticos aos aplicáveis ao trigo, não devendo as vendas norte-americanas de algodão perturbar a colocação das exportações brasileiras no ex-

terior. Assume o Governo dos Estados Unidos o compromisso de, em todas as vendas futuras de algodão feitas nos termos da Lei Pública nº 480, obedecer a esse critério.

V - 2. ASPECTOS FINANCEIROS

35. As negociações que precederam a conclusão do acordo foram demoradas e difíceis, principalmente por que o Itamarati sabiamente se recusou a aceitar as condições-padrão vigentes nos convenios com outros países, a busca de concessões especiais ao Brasil.

36. Um primeiro êxito foi obtido com a elevação para 85 por cento da percentagem da receita da venda dos excedentes que seria reemprestada ao BNDE para operações de fomento. No primeiro acordo com o Brasil, essa percentagem fora de 76 por cento e em nenhum outro ajuste, dos já firmados com 29 outros países, haviam os Estados Unidos consentido em reemprestar, das moedas nacionais recebidas em pagamento de excedentes, percentagem comparável a pretendida pelo nosso Governo.

37. Uma segunda concessão foi concluir-se um acordo para entregas ao longo de três anos, contrariando a praxe norte-americana de só negociar quantidades que pudessem ser absorvidas no decurso de um único ano fiscal.

38. Uma terceira concessão foi obter-se que o prazo de carência de juros, de 3 1/2 anos, e o de amortização de 4 anos, fossem contados a partir de cada cota anual e não a partir da assinatura do contrato ou dos primeiros embarques de excedentes.

39. Essas características tornam o acordo brasileiro mais favorável sob vários aspectos que os concluídos por outros países, dentro dos limites da Lei nº 480, a qual, conforme já se viu, veda doações, exceto em caso de fome ou catástrofe.

40. A taxa cambial fixada para a tradução em cruzeiros, do valor dos embarques pagos em dólares, nos Estados Unidos, pela "Commodity Credit Corporation" foi de 67 cruzeiros por dólar, taxa essa correspondente a da quarta categoria de exportação na data da conclusão do acordo.

41. A existência, no Brasil, de um sistema de taxas múltiplas de câmbio, complicou extraordinariamente as negociações. Na grande maioria dos países que pactuaram com os Estados Unidos prevalece o regime de uma taxa única de câmbio, a qual é automaticamente aplicada, a transação, exigindo-se apenas que o pagamento do empréstimo em moeda local seja efetuada por forma a recompor a relação de paridade existente no momento em que se configurou a dívida. No caso de países com taxas múltiplas de câmbio, como o Chile, a Argentina e o Brasil, surgiu o problema de se escolher uma taxa que refletisse, com razoável aproximação, o real poder aquisitivo da moeda do país comprador. Não desejando os negociadores brasileiros aceitar a taxa do mercado livre, ou as taxas flutuantes das licitações cambiais, por considerarem as últimas

sujeitas a demasiada flutuação e a primeira pouco representativa, foi escolhida a taxa da categoria mais alta de exportação, ou seja, a quarta categoria, que mais se aproxima da taxa de equilíbrio, sem as distorções que afetam a taxa do mercado livre ou de licitação.

42. O problema da taxa cambial requer alguma explicação em virtude da confusão que se tem feito em torno do assunto. Alega-se, por exemplo, que o trigo norte-americano está sendo comprado por preço muito mais elevado do que o do Uruguai e argentino. A alegação é improcedente. Conquanto os preços internacionais tenham oscilado apreciavelmente, particularmente os do trigo platino que, de níveis excepcionalmente elevados nos últimos três a quatro anos, se vem gradualmente ajustando aos do mercado internacional pode-se dizer existir no momento aproximado equilíbrio entre as cotações internacionais dos trigos das diversas procedências. Durante 1956, o preço internacional CIF do trigo norte-americano foi, em média, inferior em cerca de 10% ao do trigo platino. O último embarque de trigo americano, em março último, foi cotado a US\$ 74.27 por tonelada metrica CIF Rio, preço que pouco variou em relação ao do ano passado. As cotações argentinas declinaram do preço uniforme de US\$ 80.14 por tonelada metrica CIF Rio, aplicado a todos os embarques de 1956, para US\$ 73.46 nos embarques efetuados em janeiro de 1957, e, finalmente US\$ 69.23 nas últimas compras efetuadas no mês passado.

43. As discrepâncias consideráveis entre o custo contabilizado pelo Banco do Brasil para o trigo norte-americano e o trigo platino não resultam de desníveis no preço internacional, mas sim da taxa interna de conversão cambial. É que ao cereal argentino e uruguaio se aplica o agio de 25 cruzeiros por dólar, perfazendo uma taxa de câmbio de aproximadamente Cr\$ 45,00 por dólar, ao passo que ao trigo norte-americano se aplica uma taxa de conversão de Cr\$ 67,00 por dólar. No primeiro caso, o Governo sangra, por assim dizer, o fundo de agios, assegurando ao trigo platino uma taxa cambial que representa uma subvenção ao consumo.

44. No caso do trigo norte-americano, a taxa cambial não mais encerra de forma inexpressiva, elementos de subvenção, com a vantagem adicional de se transferir maior massa de recursos para financiamento de projetos do Banco do Desenvolvimento Econômico.

45. A conversão à taxa cambial de Cr\$ 67,00 por dólar explica a razão pela qual o trigo norte-americano vem sendo contabilizado ao custo de Cr\$ 5.226,00 por tonelada, custo que, após somadas várias despesas de impostos, taxas e comissões, se eleva a Cr\$ 5.700,00 por tonelada contrastando com um custo contabilizado de pouco mais de quatro mil cruzeiros por tonelada de trigo platino.

46. Note-se ainda que o custo de importação interfere do preço de entrega aos moinhos, visto que o Banco do Brasil revende todo o cereal importado com uma margem de sobrepreço destinada a criar recursos para a subvenção que o Governo dá a produção do trigo nacional, o qual

custa, pôsto no Rio de Janeiro, nada menos de Cr\$.....
9.300,00 por tonelada.

47. No caso do trigo americano, os últimos em barques que incluídas todas as taxas, custaram Cr\$ 5.700,00 por tonelada estão sendo vendidos aos moinhos a Cr\$ 6.300,00 por tonelada em saca, dando ao Banco do Brasil recursos líquidos da ordem de Cr\$ 700,00 por tonelada que são empregados para subvencionar generosamente o trigo nacional.

48. Pode-se perguntar agora por que razão ao trigo platino se aplica correntemente a taxa de Cr\$ 45,00 por dólar (até recentemente alias, a taxa aplicável era de Cr\$ 33,00 por dólar) ao passo que os Estados Unidos insistiram sempre não apenas em suas negociações com o Brasil, mas com 29 outros países, em taxas cambiais razoavelmente aproximadas do poder aquisitivo real da moeda.

49. O motivo é simples. O pagamento à Argentina e Uruguai é feito na moeda desses países. Converte-se a cotação comercial, ordinariamente expressa em dolares americanos, na moeda desses países, a paridade determinada entre os respectivos Bancos Centrais e o Banco do Brasil. Recebendo em sua propria moeda, e-lhes perfeitamente indiferente saber qual a taxa interna adotada pelo Banco do Brasil para a tradução em cruzeiros do valor da transação. Quer essa taxa seja de Cr\$ 5,20,30 ou 50 por dólar, a receita em pesos do exportador argentino ou uruguaio é sempre equivalente ao preço cotado em dolares norte-americanos, convertido em moeda argentina ou uruguaia, a taxa arbitrada nos convênios bancarios de pagamento e baseado na paridade declarada ao Fundo Monetario Internacional. Para esses países alias, quanto mais baixa a taxa interna de conversão, isto é, quanto maior a subvenção ao consumo de trigo dada pelo nosso Governo, tanto melhor, pois assim se amplia o mercado brasileiro.

50. No caso das compras pela Lei nº 480, a situação é inteiramente diversa. Os EE.UU. não recebem pagamento na sua propria moeda senão que em cruzeiros. Como se sabe que a taxa de Cr\$ 45,90 por dólar sobrestima grandemente o poder aquisitivo real do cruzeiro e compreensível que desejem uma taxa senão exatamente representativa do valor real do cruzeiro, pelo menos dele aproximada. A taxa da quarta categoria de exportação apresenta-se aceitável: de um lado é mais estável que a taxa do mercado livre ou a de qualquer categoria de licitação. De outro, não parece distanciar-se muito da taxa real de equilíbrio do cruzeiro. Representa, além disso, um preço que o Governo Brasileiro está disposto a pagar para que os seus exportadores obtenham divisas, não sendo descabido pagar-se igual preço pelas divisas que se deixam de gastar.

51. Resta agora por examinar a questão da manutenção, no futuro, do poder aquisitivo do cruzeiro, em nível comparável ao que tem no presente a mais alta categoria de exportação. Nos acordos assinados pelos Estados Unidos com todos os 29 países, exceto o primeiro acordo brasileiro, de 16 de novembro de 1955, se inseriram cláusulas relacionadas com a preservação do valor da moeda nacional dada em pagamento. Isso significa que se

a moeda do país devedor não mantiver, em relação ao dólar, a relação existente no momento da transação original os pagamentos de amortização e juros deverão ser reajustados para mais ou para menos, conforme a moeda se tenha valorizado ou desvalorizado. Isso não significa que seja intenção dos Estados Unidos converter em dólares os pagamentos recebidos, conquanto legalmente o pudessem fazer. Pelo contrário, a expectativa é, que, ao longo dos anos, novos programas de assistência técnica ou de investimentos se formulem de maneira que os fundos em moeda local sejam utilizados para despesas norte-americanas no próprio país comprador. De qualquer forma, pelo menos no tocante ao Brasil, concordou o Governo norte-americano em tomar em consideração a posição econômica do Brasil, inclusive a posição do balanço de pagamentos, previamente a qualquer utilização dos cruzeiros recebidos em pagamento do empréstimo.

52. Todos os numerosos países que com os Estados Unidos pactuaram a base de pagamento em moeda nacional de poder aquisitivo estável, relacionaram que o aumento de produtividade de suas economias, oriundo de poder multiplicador dos novos investimentos, representaria em si mesmo uma contribuição poderosa para deter a depreciação monetária e que os riscos do reajustamento monetário, diluídos em prestações anuais ao longo do espaço de 20 a 40 anos, seriam de muito superados pelas vantagens econômicas imediatas de uma aceleração de investimentos.

53. Qual o motivo da insistência norte-americana na cláusula sobre preservação de um determinado nível de poder aquisitivo da moeda, cláusula que o Governo brasileiro logrou eliminar no primeiro acordo, mas se viu compelido a aceitar no segundo, ante protestos diplomáticos de outros países que receberam mutuos, nos termos da Lei nº 480, e que, sem uma única exceção aceitaram tal cláusula?

54. O motivo é que se bem concordem em vender seus produtos contra pagamento em moeda local, e em condições excepcionalmente favoráveis de pagamento, os Estados Unidos não estão fazendo donativos. Inexistindo uma cláusula de manutenção de valor, qualquer país pelo mero expediente de desmando monetário e desvalorizações sucessivas, poderia simplesmente eliminar o valor real da dívida.

55. Tem-se alegado que a possibilidade de depreciação futura da taxa correspondente a quarta ou mais alta categoria de exportação, taxa essa que enquanto persistir o atual regime cambial, deverá servir de referência para o cálculo da dívida em cruzeiros, poderá assumir proporções tais que a operação se tornaria financeiramente ruinosa para o BNDE.

56. A verdade é que, antes de concordar na assinatura do acordo, o BNDE procedeu a devido estudo para determinação probabilística do risco comparativamente às vantagens da transação.

Os mecanismos de defesa acordados entre o BNDE e outros órgãos foram os seguintes:

a) O BNDE constituiria um "fundo de reserva" para a eventualidade de perda do poder aquisitivo do cruzeiro, à base dos seguintes recursos.

I - os juros cobrados dos mutuários dos empréstimos dos recursos do trigo depois de deduzidas as despesas de operação e margem de lucros; durante os 3 primeiros anos de execução do acordo quando o empréstimo norte-americano não vence juros.

II - a diferença entre os juros de 4% devidos ao Governo norte-americano, depois do período de carência, e os juros normais de 9 a 10 por cento cobrados pelo BNDE, depois de deduzidas despesas de operação e margem de lucro.

b) Usando a faculdade que lhe concede o artigo 16 da Lei nº 2.973, de 26 de novembro de 1956, o BNDE procuraria transferir para os contratos com mutuários de financiamentos possibilitados pela venda de excedentes os ônus que possam resultar de oscilações desfavoráveis ao poder aquisitivo do cruzeiro.

c) O próprio efeito dos investimentos, em termos de aumento de produtividade da economia tenderia a canalizar maiores recursos para o BNDE, além de facilitar, para a economia nacional, a consecução de um grau maior de estabilidade monetária.

d) Na eventualidade de, em qualquer ano individual, não serem eficientes os recursos acima o BNDE recorrerá ao Tesouro Nacional garantidor da operação. Espera, entretanto, o BNDE que a garantia do Tesouro permaneça puramente psicológica, pois tem razoável segurança de contar com recursos próprios suficientes para o atendimento dos pagamentos devidos.

57. O BNDE não assumiu na operação riscos maiores que os enfrentados pelos Bancos Centrais, Corporações de Fomento ou Bancos de Investimentos dos 29 outros países que pactuaram nos termos da Lei nº 480. As desvantagens de qualquer alternativa — abandono de projetos básicos para o desenvolvimento do país ou seu financiamento por via inflacionária — são de tal monta que justificam um "risco calculado" do BNDE que, no fundo, tende a diminuir os riscos de instabilidade monetária para a economia em seu conjunto.

58. Há um último esclarecimento a prestar. Foi propalado na imprensa que a Embaixada norte-americana de posse dos 15% pagos na assinatura do acordo (sic) equivalentes a 20.805.000 dólares e transformados em Cr\$..... 1.393.935.000,00 (ao dólar de Cr\$ 67,00), poderia ter realizado polpudo lucro que lhe teria sido possibilitado pelo "presente" da administração brasileira.

59. Ora, em primeiro lugar, nenhum pagamento de 15 por cento foi feito quando da assinatura do acordo. Em segundo lugar, não há obrigatoriedade de qualquer pagamento em dólares. A proporção que os produtos são embarcados nos Estados Unidos para venda em nosso país, o Banco do Desenvolvimento vai creditando, de cada parcela que recebe, periodicamente, do Banco do Brasil, uma quota de

15 por cento numa conta-depósito em cruzeiros, com juros, em favor da Embaixada Americana. O primeiro e único saque efetuado por essa Embaixada foi realizado precisamente no dia 13 de junho de 1957. Nessa mesma data, se a Embaixada norte-americana fôsse comprar dólares no mercado livre, teria de pagar Cr\$75,74 por dólar, tendo portanto um apreciável prejuízo e não "um presente de Cr\$33.220.000,00".

60. Mas a acusação é por demais fantástica para ser tomada a sério. Os saques sobre os depósitos em cruzeiros efetuados pela Embaixada norte-americana só podem ser utilizados para propósitos específicos previstos no art. II, § 1º, do acordo de 31 de dezembro de 1956, isto é, financiar atividades de intercâmbio educativo internacional, financiar a tradução, publicação e distribuição de livros e periódicos, despesas de assistência técnica e bolsas de estudo, despesas com a promoção de mercados para produtos agrícolas norte-americanas e gastos diplomáticos em geral.

61. Unicamente, quando começar, a partir de 1960, a receber o pagamento de juros e amortizações, poderá o Governo norte-americano utilizar os recursos em cruzeiros, seja para novas despesas locais de assistência técnica, custeio e investimentos, seja para conversão em outras moedas por sua própria conta e risco, desde que isso seja compatível com a situação do balanço de pagamentos do Brasil, cabendo sempre consulta entre os dois governos para se examinar a possibilidade de novas aplicações locais de interesse mútuo.

V - 3. DESTINAÇÃO DOS RECURSOS RECEBIDOS PELO BNDE

62. Ainda que reservando-se um certo grau de flexibilidade na dispensação dos fundos que lhe são emprestados, nos termos do segundo acordo do trigo, o BNDE procurou ~~predefinir~~ alguns investimentos de indiscutível prioridade, para os quais, principalmente, se destinariam os recursos, por forma a evitar-se uma indesejável fragmentação.

63. Presumindo-se que sejam efetuadas todas as importações programadas, e que lhes continue sendo aplicada a taxa de conversão da quarta categoria de exportação, isto é, Cr\$ 67,00 por dólar, os recursos que serão emprestados pelo Governo norte-americano ao BNDE, para amortização em 40 anos, ascenderão a 7,8 bilhões de cruzeiros no período 1957-1959.

64. Essa quantia representará um poderoso reforço do potencial de investimentos do BNDE pois equivalerá à receita total esperada para o Fundo Federal de Eletrificação nos próximos quatro anos e a quase o dobro da arrecadação anual dos adicionais do imposto de renda.

65. Os investimentos aos quais o BNDE, pretendo devotar os recursos que auferirá repartem-se entre energia elétrica, construção ferroviária e expansão da indústria siderúrgica. Do caráter basilar desses investimentos a ninguém é lícito duvidar.

66. No campo hidrelétrico, uma parcela importante dos fundos será destinada à represa de Furnas, no Rio Grande, próxima à fronteira entre os Estados de Minas Gerais e São Paulo. Furnas será provavelmente a maior obra hidrelétrica jamais empreendida na América Latina, tendo uma capacidade de 400.000 kW, na primeira etapa, e a capacidade final de 1.100.000 kW; pelo vulto do empreendimento, exigir-se-á uma congregação de recursos públicos e privados, associando-se o Governo Federal, os Governos Estaduais de Minas e São Paulo, além das duas maiores empresas privadas de energia elétrica do Brasil. Além do Fundo de Eletrificação e de uma parcela dos recursos da operação do trigo, é provável que o BNDE tenha ainda que destacar recursos próprios, visto que a sua esperada contribuição para a obra total será de cerca de 5 bilhões de cruzeiros. Da importância das obras de Paulo Afonso e Três Marias nada é preciso dizer, pois se trata de projetos que capturaram a imaginação do público e que são considerados fundamentais para a vitalização de toda a enorme área regada pelo São Francisco.

67. Menos conhecida, é a importância da chamada "Estrada do Trigo", isto é, a ligação férrea direta entre Passo Fundo e Porto Alegre. A linha General Luz (antiga Cai, próxima de Porto Alegre) a Passo Fundo foi projetada com a extensão de 262 Km, em vez dos atuais 693 Km, que medeiam entre as duas estações, dificultando e encarecendo o escoamento da produção de uma importante área do norte do Estado do Rio Grande do Sul, que abrange os municípios de Erechim, Getúlio Vargas, Passo Fundo, Carazinho e Cruz Alta.

A estimativa global dos custos da construção dessa estrada monta atualmente, a uma ordem de grandeza superior a 4 bilhões de cruzeiros, mas sua execução se vem fazendo lentamente ante a escassez de verbas orçamentárias. Em 1956, foram investidos 132 milhões de cruzeiros e o Orçamento da União para o corrente exercício consignou uma verba de 3,7 milhões de cruzeiros. Os variados encargos que já oneram o Orçamento tornaram difícil acelerar a execução da obra. De outro lado, o BNDE não poderia, com seus recursos normais, enfrentá-lo, pois estes são preferentemente aplicados em reaparelhamento, por exigirem garantia de reversão mais ou menos rápida, que só pode ser dada pelas taxas de Renovação e Melhoramentos cobradas pelas ferrovias já em tráfego ativo.

68. A operação do trigo, envolvendo por parte do BNDE uma obrigação de pagamento em cruzeiros ao longo de 40 anos, com 4 anos de carência, vem dar-lhe uma folgamos netária preciosa, que lhe permitirá destacar recursos para auxiliar a construção dessa Estrada, a qual constitui velho sonho da própria triticultura gaúcha.

69. É assim a importação do trigo norte-americano que virá contribuir decisivamente para uma importante medida de estímulo a nossa produção.

70. O último campo de investimentos que será contemplado no esquema do BNDE é o da expansão siderúrgica. Ainda aqui, o vulto dos recursos exigidos superaria de muito a capacidade de financiamento do BNDE à base dos seus recursos normais, que têm que ser divididos entre vá-

rios setores igualmente urgentes. Com a utilização de parte dos recursos do trigo complementados com fundos de sua arrecadação normal dos adicionais do imposto de renda, estará o BNDE preparado para auxiliar a nossa urgentíssima expansão siderúrgica, que se expressará sobretudo, nos próximos anos através dos novos projetos da COSIPA e USIMINAS, esta no Vale do Rio Doce e aquela em Piasaguera.

V - 4. A IMPORTAÇÃO DE TRIGO NORTE-AMERICANO E A SITUAÇÃO DA TRITICULTURA NACIONAL.

71. Esclarecidos assim os aspectos financeiros da transação, passemos à análise dos alegados efeitos desfavoráveis da importação de trigo norte-americano sobre a triticultura nacional.

72. Esses efeitos desfavoráveis só poderiam ocorrer se verificadas as seguintes hipóteses:

A. Se a chegada do trigo norte-americano provocasse desinteresse dos moinhos pela compra de trigo de produção interna dadas as facilidades para o recebimento do trigo importado (entrega no porto) e as dificuldades conhecidas para o escoamento do cereal do Sul.

B. Se os moinhos não tivessem interesse comercial na aquisição do trigo nacional.

C. Se o acordo com os Estados Unidos tornasse as compras absolutamente compulsórias, quaisquer que fossem as condições do abastecimento nacional.

73. Acontece que nenhuma dessas hipóteses, à primeira vista razoáveis, têm validade.

V. 4.1. O INTERESSE DOS MOINHOS NA AQUISIÇÃO DO TRIGO NACIONAL

74. Em primeiro lugar, os moinhos só podem candidatar-se às quotas de importação rateadas pelo Ministério da Agricultura, depois de comprovada a aquisição da quota de trigo nacional que lhe toca. Não há, por conseguinte, hipótese alguma de não ser comprada toda a produção de trigo nacional, quer seja transportado quer não, pelo simples fato de que o moinho que não compra trigo nacional não tem também acesso à importação de trigo norte-americano, ou de trigo de qualquer outra procedência.

75. Mas a segunda hipótese é igualmente inválida. Seria realmente de recear que, inexistindo interesse comercial dos moinhos, os dispositivos legais de vinculação de quotas, acima citados, fossem de difícil execução. Mas o fato é que existe esse interesse comercial pela circunstância seguinte, da maior relevância para o bom entendimento do assunto para o moinho, o trigo nacional fica mais barato que o trigo importado. É verdade que o custo real do trigo nacional de \$9.300,00 por tonelada CIF Rio é de mais do dobro do do trigo platino (convertido à taxa cambial de \$ 45,00 por dólar) e quase duas vezes do custo do trigo norte-americano (convertido a taxa de \$ 67,00 por dólar). Mas para o moinho esse custo é artificialmente reduzido, graças a subvenção gover-

namental. É que o produtor brasileiro, ao entregar o trigo nacional aos moinhos, nos portos do Rio Grande do Sul deles recebe Cr\$ 250 por saca de 60 quilos. O Banco do Brasil, subsequentemente, subvencionou o produtor pagando-lhe um adicional de Cr\$ 230 por saca, com recursos do sistema de compensação de preços, de forma que o preço total pago ao produtor é de Cr\$ 480 por saca. Mesmo depois de adicionadas as despesas de frete para o Rio de Janeiro o custo da tonelada de trigo nacional, para o moinho, orça em Cr\$ 6.000,00. Ora, o Banco do Brasil, que detem o monopólio das compras de trigo no exterior, apesar de importar trigo platino e norte-americano a custos mais baixos, cobra dos moinhos, pelo trigo importado, a taxa uniforme de Cr\$ 6.300 por tonelada, ou sejam um preço superior ao pago pelos moinhos pelo trigo nacional.

76. Donde tira o Banco do Brasil adicional de 230 cruzeiros por saca ao produtor nacional? Precisamente do trigo importado. É exatamente a diferença entre o custo, para o Banco do Brasil, do trigo importado de diversas fontes, e o seu preço de revenda aos moinhos, que constitui um fundo que permite subvencionar adequadamente os produtores nacionais. Donde se conclui paradoxalmente que, longe de ferir a produção nacional e a importação de trigo, um contexto das disposições legais vigentes, que fornece o grosso dos recursos para o fomento da triticultura nacional.

77. Seja notado, incidentemente, ser incorreta a alegação, veiculada em alguns periodicos, de que o sobrepreço aplicado pelo Banco do Brasil ao trigo importado, para a compensação aos produtores nacionais, não vem incidindo sobre a importação do trigo norte-americano. Na realidade, o Banco do Brasil vem adotando critério uniforme para as importações de qualquer procedência.

78. A que conclusão se chega então? A primeira é que não há hipótese de não ser comprada toda a safra do trigo nacional: (a) porque os moinhos tem a obrigação legal de compra-la e (b) porque os moinhos tem interesse comercial em fazê-lo. A segunda é que somente graças a importação do trigo estrangeiro — responsável ainda por 2/3 do nosso consumo — pode o Governo manter um preço mínimo garantido ao lavrador em nível elevado admitido até agora a título de incentivo acelerado ao desenvolvimento da triticultura no Brasil.

V - 4.2. A IMPORTAÇÃO DE TRIGO NORTE-AMERICANO E AS PERSPECTIVAS DO ABASTECIMENTO NACIONAL

79. Passemos, entretanto, à última das hipóteses anteriormente consideradas. Receia-se que a importação de cerca de 600 mil toneladas de trigo norte-americano em cada um dos anos de 1957, 1958 e 1959 provoque a formação de estoques exagerados para os quais não teríamos capacidade de armazenamento, levando, outrossim, os moinhos a se desinteressarem pela compra do trigo nacional.

80. A irrelevância deste último argumento já se tornou patente, enquanto persistirem as razões legais e

comerciais que compõem os moinhos a absorver a safra de trigo nacional. Mas é falsa também a sugestão de que as importações de trigo norte-americano forçarão a acumulação de estoques em excesso de capacidade de consumo.

81. Nos termos do acordo assinado, nada impede que o Governo brasileiro deixe de comprar a quantidade que, a qualquer momento, julgar excessiva ao abastecimento do país. O total de 1.800.000 toneladas pelo previsto indica apenas o montante até o qual o Governo norte-americano se compromete a vender o cereal ao Brasil, nas condições de pagamento estabelecidas.

82. Repetimos, pois isto é essencial, um milhão e oitocentas mil toneladas é o máximo até o qual podemos comprar. Em outras palavras, trata-se de um compromisso de venda, pelos Estados Unidos, e de compra, por parte do Brasil, condicionado este último às necessidades de nosso abastecimento.

83. Fixado bem este conceito, examinemos agora a conveniência, do ponto de vista da capacidade de absorção, do recebimento de 1.800.000 toneladas em três anos.

84. Para atender a um consumo anual de 2.400.000 toneladas, estimava-se a produção interna em cerca de 800.000 toneladas (o que veio a confirmar-se) e as importações da Argentina e do Uruguai, nossos fornecedores tradicionais, em 1.200.000 toneladas e 300.000 toneladas respectivamente, o que, somando 2.300.000 toneladas disponíveis, correspondia a um "deficit" de 100.000 toneladas no abastecimento.

85. Nessas condições, pareceria não haver necessidade de negociarmos uma compra de 600.000 toneladas anuais nos Estados Unidos, se fosse possível ter certeza de que as previsões de fornecimento se confirmariam na íntegra e se outras razões, como a criação de recursos para os planos de desenvolvimento, não viessem a tornar desejável tal transação.

86. Infelizmente, entretanto, devido a condições climáticas desfavoráveis, frequentemente a Argentina e o Uruguai não têm podido fornecer-nos as quantidades previstas. Bastaria exemplificar com o ano passado e o ano corrente. Em 1956, em plena vigência de um acordo trienal (1955-1956-1957) para fornecimento de 1.200.000 toneladas de trigo por ano, a Argentina só entregou ao Brasil 800.000 toneladas de cereal. Se não tivéssemos recebido 500.000 toneladas de trigo dos Estados Unidos adquirido em operação semelhante a que se discute no momento o abastecimento do país teria sofrido grave crise. Em 1957, estimava-se que o Uruguai pudesse vender-nos 300.000 toneladas de trigo. Todavia, não somente estamos em junho e ainda estamos recebendo cereal adquirido o ano passado, mas também, da quota de 300.000 toneladas de 1957, o país vizinho provavelmente não estará em condições de nos fornecer senão modesta quantidade.

87. O histórico das importações de trigo no último decênio, ilustrado no quadro abaixo, mostra a ine-

quência com que nosso principal fornecedor tradicional, a Argentina, deixou de suprir-nos do cereal nas quantidades desejadas, impondo-nos a busca em outras fontes:

88. A inconveniência de recorrer a mercados alternativos, sempre que surpreendidos por falhas nos fornecimentos tradicionais, pode ser sentida quando observamos que em 1952 fomos obrigados, devido a seca que naquele ano assolou a Argentina, a importar 931.000 toneladas dos Estados Unidos e 119.000 toneladas do Canadá, ou seja, mais de um milhão de toneladas pagáveis em moeda forte.

89. Vários motivos há por que é de toda a conveniência ajustarmos a nossa política global de importação ao requisito de um elevado nível de intercâmbio com nossos fornecedores tradicionais, uma vez que aqueles países representam mercado certo e estável para vários produtos agrícolas brasileiros de exportação e mercado potencial para manufaturas.

90. Além disso, é da própria essência da Lei nº 480 que as aquisições dos excedentes agrícolas norte-americanos não prejudiquem fornecedores normais. Relembra-se ainda que nos interessa a estreita observância desse princípio nas aquisições de trigo, para podermos reclamar idêntico tratamento no tocante as vendas de algodão norte-americano, produto de que somos supridores tradicionais para importantes mercados europeus e asiáticos.

91. Sem subestimar a importância de todos esses fatores, e forçoso, de outro lado, reconhecer que considerações de elementar prudência e segurança tornam profundamente desaconselhável a total dependência, em que nos encontramos no passado, de nossos fornecedores tradicionais. Dai resultarem gastos elevadíssimos em moeda forte, todas as vezes que as colheitas daqueles países foram insuficientes e, paralelamente, tivemos que enfrentar uma alta acentuada nos preços do trigo dessa precedência, pela pressão da procura sobre a oferta reduzida.

92. Pesadas todas essas circunstâncias, a operação de compra de trigo norte-americano viria preencher três condições:

a) asseguraria o abastecimento contra qualquer deficiência dos fornecedores tradicionais ou mesmo da produção interna;

b) asseguraria o abastecimento, no caso das deficiências mencionadas, sem dispêndio de divisas, uma vez que a compra é feita contra pagamento em cruzeiros.

c) permitiria a formação de estoques, nas quantidades por nos julgadas adequadas, destinados a regularizar a distribuição do cereal pelo país, de modo a terminar com o regime de incerteza quanto ao abastecimento do país, prejudicial ao bom funcionamento da indústria moageira e a tranquilidade dos consumidores, pois qual-

IMPORTAÇÃO BRASILEIRA DE TRIGO EM GRÃO

Em mil toneladas

PAISES	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Argentina	165,3	356,9	312,4	737,1	956,9	914,7	44,0	1.116,6	688,1	1.302,4	1.401,4
Canadá	0,7	0,3	0,2	-	19,9	80,1	119,3	206,4	209,7	-	-
Chile	0,4	4,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EE.UU.	39,2	5,7	0,4	-	114,2	299,4	931,0	247,1	142,5	159,8	33,7
Finlândia	-	-	-	-	-	-	-	-	140,0	31,5	-
França	-	-	-	-	135,0	-	-	-	-	-	-
Itália	-	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
Marrocos	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	-
Peru	-	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Suécia	-	-	-	-	-	-	-	45,2	6,5	-	-
Turquia	-	-	-	-	-	-	-	-	121,3	39,7	-
Uruguai	-	-	-	65,5	2,3	11,3	40,0	-	101,3	152,3	90,7
TOTAL	211,6	368,5	312,9	802,6	1.228,4	1.305,5	1.134,3	1.615,3	1.409,4	1.685,7	1.401,4

quer retardamento nas operações de compra ou de transporte resulta, freqüentemente, em paralização dos moinhos, escassez temporária do cereal em diversas partes do país, mercado negro de farinha de trigo e outros inconvenientes.

93. A inconveniência de operarmos sem qualquer estoque regulador já foi de sobejo demonstrada por experiência pregressa, sendo alias poucos os países que operam com estoques de trigo inferiores a pelo menos dois meses de consumo. A importação de trigo norte-americano poderia, no grau e medida em que o desejarmos, e na presunção ainda intranquila de que se realizem todas as previsões de fornecimentos de outras fontes, preencher essa função estabilizadora. Nem é lícito subestimar a capacidade de ensilagem já existente no país, a qual, segundo levantamentos feitos pelo Serviço de Expansão do Trigo, do Ministério da Agricultura, atinge a 368 mil toneladas, sem contar facilidades muito mais amplas de armazenagem.

94. Não cremos, portanto, que haja dúvida sobre a conveniência da operação tanto do ponto de vista do abastecimento nacional, quanto do ponto de vista das suas possíveis influências sobre a produção interna. Recapitulando o exposto acima, verificamos que o trigo americano não prejudicará a triticultura nacional e nada nos obriga a compra-lo se o seu volume se tornar comprovadamente excessivo em relação às necessidades do abastecimento. Nesse caso teríamos menos recursos para a execução de planos de desenvolvimento, inclusive, para alguns investimentos de infra-estrutura necessária a própria expansão da triticultura nacional. Isso é nada mais.

CONCLUSÃO

95. As duas transações de compra de trigo não representam a contribuição de nenhuma pessoa individual, nem de nenhuma agência isolada do Governo. Resultaram de um esforço composto do Itamarati, do Ministério da Fazenda, do Ministério da Agricultura, do Banco do Desenvolvimento, da CACEX, da COFAP, do Serviço de Expansão do Trigo e da Comissão Consultiva do Trigo, para chegar a uma conclusão que permitisse atingir, a um tempo, os objetivos de propiciar-nos um abastecimento adequado e estável de trigo, e de levantar recursos não inflacionários para os programas de desenvolvimento em geral, e em particular para a infra-estrutura de armazenamento e transportes, sem a qual o próprio desenvolvimento da triticultura nacional ficara irremediavelmente comprometido.

96. O texto dos acordos foi maduro e longamente debatido entre as diversas agências governamentais interessadas. Coletaram-se informações sobre ajustes concluídos entre os Estados Unidos e outros países, com vistas à melhorar as cláusulas e obter concessões especiais para o Brasil, sem entretanto solicitar donativos, visto que, nos termos da Lei nº 480, somente através de calamidades públicas — que a Providência benignamente nos poupou — estaria o nosso Governo em condições de candidatar-se à caridade internacional. Esse esforço teve êxito apreciável, conforme anteriormente se expôs, trazendo crédito à capacidade de negociação do Itamarati, tão vilipendiada

no país quanto respeitada no exterior.

97. As negociações de compra de trigo evidenciam já existir no país um grau apreciável de continuidade administrativa, em que pesem divergências políticas entre governos e ministros sucessivos. As negociações do primeiro acordo foram iniciadas sob a orientação dos ministros Eugénio Gudin e Raul Fernandes, ainda no Governo do Presidente Café Filho, assistidos pelo Doutor Glycon de Paiva, então Presidente do BNDE; amadureceram e assumiram forma definitiva com o apoio honesto e decisivo do ministro José Maria Whitaker; o Ministro da Fazenda expressou sua aprovação final através do ministro Mário Camara, e os atos oficiais elaborados sob a orientação do ministro Raul Fernandes, foram finalmente subscritos pelo ministro José Carlos de Macedo Soares. No atual Governo, sem quebra de continuidade, o Ministro das Relações Exteriores, Sr. José Carlos de Macedo Soares, o Ministro da Fazenda, Sr. José Maria Alkmim, e o Presidente do Banco Nacional do Desenvolvimento Económico orientaram as negociações, que foram habilmente conduzidas pelo Embaixador do Brasil em Washington, almirante Ernani do Amaral Peixoto.

98. Nada há de excuso ou secreto na operação, nem há clima para negociações. A aquisição do trigo é feita pelo Banco do Brasil, aos preços internacionais, e após concorrência pública aberta pela Comissão Consultiva do Trigo; a CACEX, que há anos vem exercendo, com eficiência e sem qualquer deslize ético, o monopólio de compra de trigo no exterior, procedera, no tocante ao produto norte-americano, consoante as mesmas normas que vem aplicando à importação de trigo de outras procedências. As aplicações feitas pelo BNDE dos recursos auferidos com a venda de excedentes se concentram em campos de alta prioridade, alguns de interesse fundamental para a própria triticultura nacional, e as acusações que lhe têm sido feitas são antes de excessiva severidade e meticulosidade na seleção de projetos, do que de frívola dispensação dos dinheiros públicos.

99. Precauções adequadas foram tomadas para que a importação de trigo redunde em efeitos positivos antes que negativos sobre a triticultura nacional. Através da obrigatoriedade de compra do trigo nacional pelos moínhos da tributação do trigo importado e da outorga de preços de subvenção para o trigo nacional — que se podem considerar elevados, comparativamente aos de outras atividades regionais — tem-se dado grande impulso a nossa triticultura, talvez mesmo em ritmo superior ao do desenvolvimento possível da infra-estrutura de armazenamento e transporte, que lhe deve servir de base.

100. Nunca é demasiado enfatizar que a mais sincera, útil e realista contribuição que o Governo pode dar ao desenvolvimento da triticultura nacional reside no melhoramento dos transportes no sul do país e na criação de facilidades de ensilagem e armazenamento das regiões produtoras. Estes os verdadeiros pontos de estrangulamento, sem os quais incentivos puramente financeiros à produção redundam, mais cedo ou mais tarde, em desperdício e frustração.

101. O primeiro acôrdo para importação de trigo norte-americano propiciou ao BNDE recursos para financiar a construção de uma rede de 11 silos no Rio Grande do Sul. O segundo vai permitir-lhe contribuir decisivamente para acelerar a construção da "Estrada do Trigo", isto é o ramal ferroviário General Luz-Passo Fundo, velha aspiração dos triticultores gaúchos. Longe de desservir a causa do trigo nacional, a operação foi projetada de modo a trazer-lhe contribuição realista.

102. Nada há de melancólico no episódio em tela senão o aqodamento irresponsável com que se tem procurado, em nosso meio, denegrir antes de averiguar, e acusar homens públicos sem qualquer vislumbre de prova. As tarefas do homem público, na conjuntura atribulada de nosso país, já são demasiado laboriosas e graves, para que seja necessário dificultá-las com a aspereza do insulto e o amargor da calúnia.

c) - Recursos Vinculados

Nesta categoria acham-se compreendidos recursos financeiros de origem diversa mas que se identificam pelo fato de se encontrarem depositados no Banco em caráter transitório e por prazo variável e pela circunstância de terem destinação especial, por força de dispositivo legal.

Fundo Federal de Eletrificação - Entre os recursos vinculados se encontra o Fundo Federal de Eletrificação, instituído pela Lei nº 2.308, de 31 de agosto de 1954. Participam da composição do Fundo, como parcelas preponderantes, a quota do imposto único sobre energia elétrica pertencente a União, 4% da arrecadação do imposto de consumo - este último incorporável apenas durante os dez primeiros anos de existência do Fundo - e 10% da Taxa de Despacho Aduaneiro (5%).

Estabelece a Lei que, enquanto não se regulamentar a aplicação do Fundo por Lei do Congresso Nacional, terá o Banco a faculdade de tomar ações e obrigações de sociedade de economia mista; desde que autorizado expressamente pelo Presidente da República. Com o citado objetivo serão utilizados os recursos do Fundo e as ações e obrigações serão transferidas, posteriormente, a empresa que se criar com a finalidade de executar os empreendimentos públicos de interesse nacional no setor da energia elétrica.

Quota do Imposto Único sobre Energia Elétrica - A energia elétrica entregue ao consumo, de acordo com o que estabelece a Lei nº 2.308, de 31 de agosto de 1954, está sujeita ao pagamento de um único imposto, cobrado pela União sob a forma de imposto de consumo. Do total da arrecadação do tributo do imposto único, 40% se destinam a União - como parcela do Fundo Federal de Eletrificação - e 60% pertencem às Unidades da Federação e respectivos Municípios.

O produto da cobrança do imposto único sobre energia elétrica é recolhido ao Banco, mensalmente, pelas estações arrecadadoras; para distribuição no caso da quota devida às Unidades da Federação e aos Municípios essa distribuição é trimestral, fazendo-se segundo as instruções emanadas do Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica. Tem o Banco permissão para antecipar

as entregas das quotas aos Governos Estaduais e do Distrito Federal, mas os levantamentos dos depósitos serão feitos, em qualquer hipótese, somente após a aprovação pelo Conselho de Energia dos programas regionais correspondentes, os quais devem articular-se com o Plano Nacional de Eletrificação.

Fundo de Renovação e Melhoramentos das Ferrovias -

Entre os recursos que concorrem para a formação do grupo dos vinculados estão a Taxa de Melhoramento e a Taxa de Renovação Patrimonial, criadas, em 1945, como adicionais às tarifas cobradas, e que se destinam a permitir a execução de melhoramentos essenciais e da renovação de bens físicos das estradas de ferro.

O Decreto nº 37.686, de 2 de agosto de 1955, regulamenta a utilização dos recursos das aludidas taxas, determinando o depósito no Banco do produto da arrecadação. O recolhimento é efetuado mensalmente, contabilizando-se as importâncias respectivas a favor da ferrovia em que o tributo foi arrecadado. Os financiamentos destinados ao reaparelhamento das ferrovias nacionais baseiam na receita das taxas, podendo o Banco, no caso de ser o financiador, utilizar os depósitos para a liquidação dos seus créditos.

Do montante recolhido poderão eventualmente ser liberadas parcelas para atendimento das necessidades das ferrovias. Caberá ao Banco, na hipótese, deliberar sobre a conveniência e possibilidade dessa liberação.

Capital da Rede Ferroviária Federal - A Lei nº 2.975, de 27 de novembro de 1956, modificou a legislação do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos e gasosos, tendo em vista, principalmente, a majoração do tributo e a distribuição do produto da sua arrecadação. Ficou prevista, na destinação aprovada, o emprego de 10% das quotas do tributo arrecadado nos exercícios de 1957 a 1961 na constituição do capital social da Rede Ferroviária Federal S.A., cuja criação estava então sendo discutida no Congresso Nacional. Estabeleceu-se, em complemento, que o montante dessa quota, enquanto não estivesse em funcionamento a nova empresa, será depositado no Banco. Constituída a Rede, os recursos recolhidos serão a ela transferidos, contra a entrega das correspondentes ações à União, Unidades da Federação e Municípios.

Durante o ano de 1957 os recursos ora focalizados foram normalmente recolhidos ao Banco, onde ficaram depositados para futura entrega à Rede.

Fundo de Pavimentação - A Legislação anterior referente a combustíveis e lubrificantes derivados do petróleo - Lei nº 2.698, de 27 de dezembro de 1955 - deu nova aplicação à receita proveniente da diferença de preços dos aludidos produtos, quando fabricados no Brasil ou importados. Foram instituídos, em decorrência, fundos especiais para realização dos serviços de pavimentação de rodovias, em geral, e a construção, revestimento e pavimentação de estradas de rodagem que devam substituir ramais ferroviários comumente deficitários em sua exploração. Ficou previsto, em complemento, que o produto da arrecadação de 30% das sobre taxas arrecadadas pela importação de petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais por conta do Tesouro Nacional, será recolhido ao Banco, para os fins estabelecidos. Do

total dos recursos assim recolhidos, 80% constituirão o Fundo Nacional de Pavimentação e o restante o Fundo Especial para a substituição de ramais deficitários. A União Federal caberão, do primeiro Fundo, 40%, enquanto os Estados, Territórios e Municípios receberão o saldo, partilhado, segundo critérios preestabelecidos.

A Lei nº 2.975, que modificou a legislação sobre combustíveis e lubrificantes líquidos, foi sancionada com o veto a dispositivo que importava na revogação das medidas relativas ao Fundo de Pavimentação. O veto, entretanto, foi rejeitado em 1957, pelo que continuam em vigor as disposições legais atinentes ao Fundo.

Montante dos Recursos Vinculados - Os fundos com destinação especial foram entregues ao controle do Banco posteriormente à sua criação, não tendo sido considerado, por isso mesmo, nas estimativas originárias de disponibilidades de recursos. A previsão da correspondente receita, por outro lado, não se tornaria possível senão parcialmente, em face mesmo das características de cada fundo. Pode-se registrar, porém, que as parcelas realmente entregues ao Banco são bem inferiores ao que foi arrecadado, principalmente no que tange ao Fundo de Eletrificação. Os mesmos motivos, já apontados, que determinaram a retenção, pelo Tesouro Nacional, de parte da arrecadação dos adicionais ao imposto de renda concorreram para o atraso do recebimento, pelo Banco, de alguns dos recursos vinculados.

Desde as suas respectivas instituições até 31 de dezembro de 1956 foram de fato recolhidos ao Banco 2,3 bilhões de cruzeiros correspondentes a recursos vinculados. Essa arrecadação se parcela do seguinte modo entre os fundos principais:

<u>Fontes</u>	<u>Receita</u> <u>(Cr\$ 1.000)</u>
a) - Recolhimento das Taxas de Melhoria e de Renovação Patrimonial das Estradas de Ferro	772.783
b) - Arrecadação do imposto único sobre energia elétrica e Fundo Federal de Eletrificação	902.555
c) - Fundos de Pavimentação	656.209
d) - <u>Emissão de Títulos e Participação Societária</u>	

O presente capítulo focaliza as disponibilidades financeiras do Banco, entendidas estas como a soma dos meios de que pode lançar mão a entidade no sentido de proporcionar crédito às atividades produtivas. De acordo com este ponto de vista é cabível mencionar, ainda, no arrolamento que se vem fazendo, a emissão de títulos imobiliários e a participação na constituição do capital social das empresas. Embora estas modalidades não sejam consideradas fontes de receita, sobretudo a participação societária constituem elas, sem dúvida, meios habéis para o exercício, pelo Banco, da sua ação propulsora do desenvolvimento econômico do país.

Ainda não realizou o Banco a experiência de levan -

tar capitais mediante a emissão de títulos próprios para a colocação no mercado de capitais. Este processo, generalizadamente usado por outras instituições de crédito de organização semelhante a do Banco, talvez possibilite novos fluxos de capital em benefício de projetos básicos. Não foi julgado oportuno, entretanto, o exame da possibilidade de o Banco recorrer a essa modalidade de ação para aumento de suas disponibilidades. O problema da prorrogação das medidas de ordem financeiras de interesse para o Programa de Rearranjo Econômico, a ser solucionado antes do início do exercício de 1957, se colocava com prioridade mais elevada, absorvendo a atenção da direção da entidade. Já se pensa, todavia, em estudar o assunto, de modo a confirmar a viabilidade da providência.

Acredita-se que a fórmula de participação do Banco no capital social das empresas poderá corresponder a um instrumento de dinamização da colaboração da entidade a empreendimentos básicos. Os benefícios advindos dessa vinculação mais estreita do Banco as iniciativas de que participa serão diretos e reflexos, salientando-se, sem dúvida, o clima de confiança que estabelecerá a relação a muitas iniciativas. É evidente que a consorciação nos riscos inspirará confiança nos empreendimentos, com o que se obterá, de imediato ou em futuro próximo, a mobilização de poupanças que hoje jazem inaproveitadas ou de cuja utilização resultam escassos benefícios para a economia do país. De outro lado, a participação societária levará o Banco a iniciar uma atividade empresarial a que não está ainda afeito, não sendo difícil prever, que a ampliação dessa atividade determinará, a curto prazo, o próprio lançamento pela entidade de iniciativas fundamentais para o desenvolvimento econômico, em cooperação mais íntima com o setor privado da organização econômica nacional.

É lícito admitir, também, que a participação mais ativa do Banco nas empresas, em decorrência do status de acionista e mesmo que não se caracterize a sua ação pela amplitude referida, será proveitosa a execução dos projetos, já que a sua experiência técnica e administrativa será mobilizada para complementar o apoio financeiro.

Examinado o assunto sob o ângulo restrito da composição de recursos financeiros, é de esperar-se seja também recomendável a ampliação das participações societárias. Realmente, desde que condições especiais sejam estabelecidas a favor do Banco, os capitais aplicados na subscrição de ações, via de regra, remunerarão superior a que perceberia na hipótese de haver sido investido sob a forma de crédito reembolsável. Essa expectativa se origina do fato de que os rendimentos líquidos das empresas superam, geralmente, as taxas de juros cobradas pelo Banco aos mutuários do tipo tradicional. Acrescerá a esse benefício, além disso, o ágio com que provavelmente será negociada a ação após a entrada em produção do empreendimento e os resultados acumulados das novas aplicações dos capitais recuperados a mais breve prazo.

O Conselho de Administração do Banco, ponderando as vantagens da nova modalidade de ação financiadora, aprovou, a 26 de maio de 1956, a Resolução nº 26, que autoriza a subscrição de ações de sociedades anônimas brasileiras que tenham por objetivo a implantação, o desenvolvimento ou a exploração de atividades pela lei consideradas merecedoras da colaboração financeira da entidade.

Nos termos da citada deliberação, a participação do Banco no capital social de uma empresa poderá ser nominal ou mate

realizar-se na subscrição de até 50% do respectivo valor. A subscrição de ações em reduzido volume, mas associadamente com a concessão de financiamento reembolsável a empresa, será preferida sempre que os recursos aplicados, pela percentagem elevada da sua concorrência no conjunto de mobilizações, aconselhem fiscalização mais rigorosa não só da execução do projeto mas também da administração da sociedade. A fórmula merecera preferência, outrossim, quando os bens a serem dados em garantia do eventual financiamento, por sua natureza, valor unitário ou indivisibilidade econômica, sejam de difícil realização a vista, na hipótese de execução. Se, todavia, a rentabilidade do empreendimento afigurar-se elevada, as perspectivas para a colocação das ações no mercado de títulos se afigurarem boas e a participação direta do Banco contribuir para entendimentos entre grupos financeiros, principalmente estrangeiros, neste caso a subscrição pura e simples será o processo escolhido.

A subscrição de ações, ainda de acordo com o estabelecido pelo Conselho de Administração, pressupõe a análise técnica e econômico-financeira do empreendimento, obedientemente às mesmas normas prescritas para o estudo dos financiamentos reembolsáveis. Nessas condições, como requisito essencial está o da atividade que constitui objetivo da empresa enquadrar-se nos setores que a Lei discrimina como campo da ação do Banco. Entre as condições fixadas para a participação societária, incluem-se as seguintes:

- a) - as ações do Banco serão sempre preferenciais, com direito a voto, consistindo a preferência, principalmente, na percepção de um dividendo mínimo e cumulativo de 8%; eleição de um diretor, preferentemente o que deva administrar os fundos financeiros, e de um membro do Conselho Fiscal;
- b) - será constituído um fundo de resgate das ações subscritas pelo Banco;
- c) - a distribuição dos lucros líquidos anuais se fará segundo ordenação expressamente prevista nos Estatutos e que assegure, em segundo e terceiro lugar, o pagamento do dividendo mínimo às ações do Banco e o resgate de certa percentagem das mesmas ações.

Ainda no capítulo de emissão de títulos para reforço de disponibilidades financeiras é possível mencionar outra modalidade de atuação do Banco: a realização de operações de underwriting. Julgou-se conveniente fique o Banco autorizado a assumir a responsabilidade de efetuar operações de underwriting de emissões de capitais levadas a efeito por empresas que se dediquem a setores de atividade compreendidas no seu campo de ação. O assunto, entretanto, não foi definitivamente solucionado; dependendo de deliberação do Conselho de Administração no que concerne a normas a serem seguidas.

e) Contribuição do Capital Estrangeiro

Indaga-se, amiúde, qual é a percentagem de capital estrangeiro, compreendida no total das disponibilidades do Banco. A pergunta, via de regra formulada por pessoas ou instituições de nacionalidade estrangeira, talvez tenha sua origem na circunstância de que varias das organizações de fomento econômico criadas nos últimos tempos têm seu capital social integrado por substancial parcela de recursos proporcionados por outras nações. No caso do Banco, entretanto, a situação é diferente desde que o seu capital foi totalmente subscrito, de início, pelo Governo do Brasil e os seus aumentos decorrem de incorporação de reservas ou de outros fundos públicos. Os recursos estrangeiros, consequentemente, não concorrem para a constituição do capital social.

Há que esclarecer, todavia, contar o Banco com a cooperação dos capitais não nacionais para a realização do Programa de Reparcelamento Econômico. Essa colaboração, porem, como se- ra dito em outra secção mais pormenorizadamente, se materializa através de empréstimos e financiamentos, na maioria dos casos diretamente assegurados aos interessados. A interferência do Banco fica limitada à concessão de garantia as correspondentes operações de credito, em seu próprio nome ou como agente do Tesouro Nacional.

6. Legislação

A 26 de janeiro de 1957 foram promulgados os dispositivos da Lei nº 2973, de 26 de novembro do ano precedente, vetados quando da respectiva sanção e mantidos pelo Congresso Nacional. A Lei em questão prorroga as medidas de ordem financeira relacionadas com o Programa do Reparcelamento Econômico.

O Decreto nº 41.020, de 27 de fevereiro, estabeleceu providências quanto ao sistema de arrecadação e recolhimento do Fundo Federal de Eletrificação e do Imposto Único sobre Energia Elétrica, tendo em conta, sobretudo, as novas disposições da Lei nº 2973. Determinou-se, assim, o recolhimento ao Banco, diretamente pelo Banco do Brasil, dos recursos constitutivos do Fundo de Eletrificação e da arrecadação do imposto unico sobre energia elétrica.

O Decreto nº 41.065, de 28 de fevereiro de 1957, autorizou a Comissão do Vale do São Francisco a realizar, em nome da União, operações de credito com o Banco com o objetivo de obter recursos suplementares para a construção da barragem de Três Marias, no Estado de Minas Gerais. A autorização cobre o financiamento, a título de antecipação da receita, indispensável a conclusão do empreendimento em quatro anos, bem assim a garantia, também a ser assegurada pelo Banco, a operações de credito que forem contraídas no exterior. Os recursos do Banco completarão as verbas que figurarão no orçamento da União de 1957 a 1960 para o aludido fim.

Ainda da mesma data é o Decreto nº 41.067, que autorizou o Banco a subcrever ações ordinárias do capital social da Companhia Hidro Elétrica do São Francisco. A subscrição, que se- ra realizada em nome da União e a conta do Fundo Federal de Eletrificação, tem o limite de 800 milhões de cruzeiros e se destina a proporcionar recursos, em moeda nacional, para execução do programa de ampliação da CHESF. As necessidades em moeda estrangeira serão atendidas por financiamento de 15 milhões de dolares, obtido junto ao EXIMBANK.

A importação de máquinas rodoviárias foi regulada pelo Decreto nº 41.097, de 7 de março de 1957, que constitui, sob a presidência do Ministro da Viação e Obras Públicas, uma comissão especial para o fim de estabelecer os planos de importação e distribuir quotas entre os interessados. O Banco integra a mencionada Comissão cujos trabalhos iniciais terão por limite a importância de 60 milhões de dólares.

A Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, autorizou a constituição da Rede Ferroviária Federal, sociedade de economia mista a qual serão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim como as que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento sejam encampados ou rescindidos. Entre os dispositivos aprovados incluem-se o que dá a Rede a responsabilidade pelos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorporadas e o que permite ao Executivo, ouvido o Banco, garantir operações de crédito externo realizadas pela Rede até o limite de 250 milhões de dólares. Cumpre recordar que parcela apreciável de recursos, destinada a completar o capital social da Rede, vinha sendo depositada no Banco, por força da legislação específica, sendo o recolhido considerado "recursos vinculados" na classificação da entidade.

A interferência do Banco nos financiamentos de interesse das Prefeituras Municipais e destinados aos serviços de abastecimento d'água as redes urbanas ficou regulada no Decreto nº 41.446, de 3 de maio de 1957. Cabera ao Banco, na forma do estabelecido no ato em questão, refinar as Caixas Econômicas Federais nos empréstimos concedidos, até o limite de 80% do valor de cada um.

O Decreto nº 41.491, de 14 de maio de 1957, que autoriza o Ministro da Viação e Obras Públicas a contratar, em nome da União, com o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, empréstimo até o montante de US\$ 4,875,000.00 ou o equivalente em outras moedas, destinado ao reaparelhamento dos serviços portuários do país.

O Decreto nº 41.492, de 14 de maio de 1957, previu a participação do Banco no processo estabelecido pelo Decreto nº 41.097, supra comentado, para a importação de máquinas rodoviárias. Com a substituição de parágrafo no ato anterior foi admitido, expressamente, o aval do Banco aos créditos obtidos junto a fabricantes-exportadores de equipamento.

O Decreto nº 41.881 de 18 de julho de 1957, que autoriza o Ministro da Viação e Obras Públicas a assinar em nome da União, como interveniente, contratos de financiamento a serem firmados entre o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e a Estrada de Ferro Central do Brasil, para obras e melhoramentos ferroviários.

O Decreto nº 42.629, de 13 de novembro de 1957, que autoriza o Ministro da Viação e Obras Públicas a assinar em nome da União, como interveniente, contrato de financiamento a ser firmado entre o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e a Rede Ferroviária Federal S/A, para financiamento do reaparelhamento da Rede Mineira de Viação no valor de Cr\$ 595.800.000,00.

O Decreto nº 42.552, de 30 de outubro de 1957, que autoriza o Ministro da Viação e Obras Públicas a assinar em nome da União, como interveniente, contratos de financiamento a serem fir-

mados entre o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e a Rede Ferroviária Federal S/A., para obras e melhoramentos ferroviários das estradas de ferro; Estrada de Ferro Central do Brasil, Estrada de Ferro Leopoldina, Rede Viação Paraná-Sta. Catarina, Viação Férrea Federal Leste-Brasileiro e Rede Viação Cearense.

O Decreto 42.915, de 30 de dezembro de 1957, dispõe sobre a emissão das Obrigações do Reaparelhamento Econômico, baixando o respectivo regulamento. Segundo o capítulo I, às importâncias pagas sob a forma de adicional restituível do imposto de renda e os recolhimentos obrigatórios pelas Caixas Econômicas Federais e companhias de seguros e de capitalização serão devolvidos em títulos da dívida pública, representados pelas aludidas Obrigações. Entre as disposições consagradas pelo Decreto merecem referência especial as seguintes:

- a) - a entrega das Obrigações se dará no sexto exercício - cio após o pagamento ou depósito, a partir de 1958 e as emissões anuais, sendo 1ª de julho a data de referência de cada emissão;
- b) - o direito de restituição do adicional, do depósito compulsório ou da fração em dinheiro que houver é pessoal, não podendo ser cedido, a qualquer título, nem penhorado ou dado em garantia, salvo ao Tesouro Nacional e previstas providências para o caso de extravios e extinção de pessoa jurídica contribuinte dos adicionais, ou depositante;
- c) - as Obrigações do Reaparelhamento Econômico, de valor nominal de Cr\$ 1.000, serão ao portador, negociáveis nas bolsas do país, vencerão juros de 5% ao ano, e serão amortizáveis em 20 prestações anuais, iguais, cabendo à Caixa de Amortização fixar os valores múltiplos de emissão dos títulos;
- d) - a amortização de cada série anual das Obrigações será iniciada no segundo semestre do exercício seguinte ao da sua emissão;
- e) - os serviços de juros e amortização das Obrigações será assegurado através de recursos que devem ser proporcionados pelo Banco;
- f) - o direito ao recebimento das Obrigações do Reaparelhamento e da fração em dinheiro, quando houver, prescreve em 5 anos a contar da data da publicação de edital de convocação.

O arrolamento dos atos legislativos e normativos de interesse do Banco deve compreender, também, a Resolução nº 1 da Diretoria, aprovada a 29 de março de 1957 e que baixou as instruções para o recolhimento, no exercício de 1957, do equivalente a 25% do aumento das reservas técnicas constituídas pelas empresas de seguros e capitalização. O ato da Diretoria teve por fundamento as novas disposições da Lei nº 2.973 relativas aos depósitos compulsórios.

Deve ser mencionada outrossim, a Resolução nº 36, do Conselho de Administração, de 27 de novembro, que autoriza a realização de operações de crédito, a prazo médio e curto, com contratantes de mutuários do Banco. A Resolução revogou a de nº 5, que até então vinha prevalecendo para orientar as decisões quanto à

III - ESTUDOS E PESQUISAS

1. Introdução

As atividades do Banco no setor de pesquisas foram limitadas durante o exercício de 1957, sobretudo se a avaliação é feita em função dos estudos monográficos e específicos elaborados ou distribuídos. Se, entretanto, a avaliação é feita segundo critérios mais amplos, a situação se modifica de alguma sorte, ainda deixando um saldo apreciável de trabalhos.

Três circunstâncias concorreram, em especial, para que os estudos não atingissem a extensão desejada. Em primeiro lugar há que considerar a circunstância de que se julgou recomendável concentrar os esforços do pessoal especializado do Banco na análise dos projetos submetidos à entidade como justificativos de financiamentos pleiteados. Como se deduzirá do relato feito em outra seção, o trabalho de análise de projetos realizado durante o ano foi altamente proveitoso, tendo os financiamentos concedidos alcançado níveis sem precedentes. Além desse aspecto - meramente quantitativo do trabalho de informação das solicitações de crédito, há também a ponderar a importância de várias das iniciativas estudadas e a complexidade dos assuntos conseqüentemente envolvidos na análise.

Ao lado dos seus encargos de rotina, acrescidos em número e complexidade, os servidores do Banco foram convocados a prestar a sua colaboração ao Conselho do Desenvolvimento, na revisão do programa de metas estabelecido pelo Governo, sobretudo com a finalidade de coordená-las com os próprios planos do Banco. Desse trabalho resultou um acervo de valiosas informações para a orientação futura das atividades do Banco equivalendo, sem dúvida, a pesquisas próprias que a entidade realizasse.

O terceiro fato a reduzir a amplitude das pesquisas genéricas do Banco é representado pela expectativa de que, a qualquer momento, fôsse referendado o novo Regimento da entidade e, conseqüentemente, entrasse em fase de implantação a nova estrutura dos serviços técnicos. Havendo ficado prevista a modificação da organização vigente, com a limitação dos encargos do Departamento Econômico a objetivos puramente de estudos e pesquisas, também não pareceu conveniente lançar planos de trabalhos que eventualmente poderiam ser alterados a qualquer momento.

Sem embargo da redução verificada no campo das pesquisas próprias a execução das atribuições fundamentais do Banco não se viu prejudicada. E assim ocorreu em virtude da orientação que se firmou, desde o princípio, quanto à realização de estudos e pesquisas. Compreendeu-se, ao iniciar o Banco suas operações, ser imprescindível a coleta regular de um mínimo de informações, principalmente sobre a economia nacional, para documentar convenientemente as análises dos pedidos de colaboração financeira. Fixaram-se, entretanto, as diretivas básicas para a ação no setor dos estudos e pesquisas, a partir de três premissas essenciais.

Assentou-se, como princípio dominante, que as pesquisas e estudos seriam meios auxiliares para a boa execução da tarefa precípua do Banco. Assim, tornava-se necessário restringi-los ao justo limite, de modo a impedir que por uma incompreensão passageira os estudos de caráter genérico passassem a ser preocupação dominante. Essa própria caracterização de secundarismo de-

terminou a natureza das pesquisas e estudos a serem realizados: teriam acentuado cunho prático, visando à solução ou esclarecimento de problemas objetivos e de interesse imediato. Ficariam fora dos limites traçados, nessas condições, os trabalhos de fins mera ou preponderantemente especulativos.

Firmou-se o entendimento, em segundo lugar, de que a ação do Banco no setor das pesquisas deveria ser, tanto quanto possível, de supletividade. O princípio importa em não se iniciar qualquer trabalho no setor antes de verificado se ou outro órgão já não o realiza ou se outra entidade não poderia dele encarregar-se com mais propriedade funcional. É óbvio que a orientação impede desnecessárias duplicações de esforços e de recursos para os mesmos resultados.

Orientou-se, finalmente, a ação do Banco no sentido de assegurar aos órgãos especializados ampla cooperação para a consecução dos seus objetivos, bem assim todo o prestígio às tarefas que estivessem realizando. Essa colaboração, por outro lado, seria complementada principalmente pela assistência técnica, visando à introdução de aperfeiçoamento nos métodos de trabalho e a crescente melhoria dos resultados correspondentes.

Serão focalizados, a seguir, alguns fatos que servirão de ilustração ao que se acaba de registrar, no tocante ao modo por que procura o Banco atuar nos setores de estudos.

2. Relações com a Comissão Econômica para a América Latina

Encerraram-se, em definitivo, as atividades do Grupo Misto de Estudos BNDE-CEPAL, constituído em decorrência de um convênio firmado em 1953 entre as duas entidades. Os objetivos visados com o aludido acordo foram sem dúvida alcançados, bastando assinalar, como resultado concreto no campo da aplicação ao Brasil de métodos de planejamento estrutural, a elaboração do estudo "Esboço de um Programa de Desenvolvimento para a Economia Brasileira (Período 1955-1962)", já divulgado.

Além disso, ficou o Banco de posse de valiosa documentação sobre a economia nacional, além de haver obtido que os seus servidores se beneficiassem de intenso treinamento em trabalhos de pesquisas.

A cessação dos trabalhos do Grupo Misto não prejudicaram, porém, as relações entre o Banco e a CEPAL. Pelo contrário, novos entendimentos foram estabelecidos durante o ano, visando à concretização de iniciativas que acarretam mútuos benefícios às duas organizações. Entre as providências em caminadas merece especial referência a que objetiva a instalação, no Rio de Janeiro, de um escritório permanente da CEPAL. O núcleo em questão, que se constituiria de pequeno número de economistas, coordenaria os grupos de estudos criados por força de convênios específicos entre a entidade internacional e agências brasileiras, orientaria o curso de treinamento em problemas de desenvolvimento econômico, asseguraria assistência técnica a organizações nacionais que a solicitassem e prepararia a documentação especializada sobre o Brasil de que carece a CEPAL. O Banco, por via diplomática e por intermédio do seu Diretor-Superintendente, em pessoa, manifestou junto à Comissão o seu interesse em que se concretize, dentro de curto prazo, a idéia do escritório permanente.

Fruto das boas relações entre as duas entidades foi a realização, pela segunda vez, do curso intensivo de treinamento sobre problemas de desenvolvimento econômico, levada a efeito em agosto sob o patrocínio do Banco. Desse curso será dada uma notícia mais pormenorizada em outra secção.

Patrocinou o Banco, ainda, juntamente com o Conselho do Desenvolvimento, a realização de ampla pesquisa sobre as repercussões de natureza técnico-econômica da implantação da indústria de veículos automotores no Brasil, inclusive no que concerne à demanda derivada de aço e metais não ferrosos.

3. Acôrdo com o Instituto Brasileiro de Economia da F.G.V.

Foi mantido, durante o exercício, o convênio firmado em 1953 pelo Banco e o Instituto Brasileiro de Economia, da Fundação Getúlio Vargas, com a finalidade de regular o fornecimento, por este último, de análises especiais de determinação dos aspectos da renda nacional do Brasil julgadas necessárias pelo primeiro. O acôrdo se orientou pelo princípio, já mencionado, de que não deve o Banco realizar pesquisas que já venham sendo realizadas a contento por outros órgãos.

Recebe o Banco, do IBRE, à proporção que os respectivos resultados vão sendo conhecidos, os informes a seguir indicados, sem prejuízo dos dados gerais relativos à renda nacional por tipo de pagamentos, setores e regiões:

- a) estimativa dos investimentos públicos, convenientemente discriminada;
- b) estimativa das economias pública e privada, distinguida, em relação à última, a parcela correspondente aos indivíduos;
- c) estimativa da renda pessoal e da renda pessoal disponível;
- d) estimativa do produto nacional, indicando a participação dos setores de atividade econômica que concorreram para a constituição do valor adicional;
- e) análise da renda nacional, dos investimentos, das economias, do produto nacional das transações com o exterior e da evolução das economias regionais.

O Banco, em compensação pelo trabalho extraordinário que requerem as tabulações e análises especiais por ele exigidas, assegura um subsídio anual ao IBRE.

4. Curso de Treinamento em Problemas de Desenvolvimento Econômico

Realizou-se no Rio, a partir de agosto, o segundo Curso de Treinamento em Problemas de Desenvolvimento Econômico, promovido pela Comissão Econômica para a América Latina e a Administração de Assistência Técnica das Nações Unidas em

colaboração com entidades governamentais brasileiras. Liderou o Banco o grupo nacional, que teve o concurso da Campanha de Aperfeiçoamento do Pessoal de Nível Superior e do Instituto Superior de Estudos Brasileiros.

O Curso, à semelhança do que foi levado a efeito em 1957, visou aos seguintes objetivos:

- a) familiarizar funcionários públicos, profissionais e professores, cujo trabalho está de algum modo relacionado com o desenvolvimento econômico, com os problemas fundamentais que este suscita e a técnica moderna para sua solução;
- b) expor as técnicas modernas de preparação e análise de projetos de desenvolvimento econômico;
- c) dar elementos de apreciação e técnicas que possam ser utilizadas na elaboração e coordenação da política econômica requerida pelo desenvolvimento; e
- d) apresentar uma visão coordenada dos problemas econômicos do País a longo prazo e das perspectivas de desenvolvimento.

O número de vagas do curso foi de sessenta, havendo todas sido preenchidas. Os trabalhos escolares se prolongaram por três meses, em regime de tempo integral, tendo participado dos mesmos uma classe heterogênea de profissionais, composta de economistas, engenheiros, advogados e médicos, pertencentes a diferentes quadros da administração estatal. Os candidatos ao curso foram previamente selecionados, sem embargo da indicação feita pelas unidades administrativas a que os mesmos estavam vinculados.

O curso foi desenvolvido em regime de ensino de matérias básicas, conferências e cursos complementares e trabalhos de seminário. Com os cursos básicos - Contabilidade Social, Programação do Desenvolvimento Econômico, Preparação e Avaliação de Projetos, Financiamentos do Desenvolvimento e Administração para a Programação - procura-se ministrar os conhecimentos necessários à análise dos problemas de desenvolvimento e à formulação das soluções mais adequadas em cada hipótese. As conferências e as aulas especiais têm caráter prático e objetivo, orientando-se no sentido de familiarizar os alunos com os aspectos predominantes do processo de desenvolvimento do Brasil. Os seminários, realizados em regime de discussão de mesa redonda, tiveram por objetivo debates sobre aspectos gerais e particularizados da economia brasileira, e que possibilitassem a utilização dos conhecimentos adquiridos no próprio curso.

No curso de Contabilidade Social as exposições compreenderam os conceitos de medição global da produção; os problemas suscitados nas comparações intertemporais do produto; a natureza e significado das contas sociais; as contas insumo-produto; as fontes de usos e fundos de investimentos; os orçamentos dos consumidores e as interrelações das contas. Quanto à parte de Preparação e Avaliação de Projetos foram ensinados os princípios dominantes na elaboração de projetos, ressaltando-se o papel que lhes cabe nos programas de expansão econômica e os problemas suscitados pela multiplicação de iniciativas (procura derivada, benefícios e custos secundários etc.). Foi dada a indispensável ênfase

fase aos problemas relativos à análise dos mercados, determinação de dimensões do empreendimento, localização, orçamentos e mobilização de recursos financeiros. A avaliação econômica dos projetos, sob o amplo ponto de vista dos interesses privados e da coletividade, mereceu consideração especial e mais profunda.

Na cadeira de Financiamento do Desenvolvimento foram focalizados os problemas teóricos e práticos indispensáveis à formulação de uma política de investimentos, principalmente levando em conta a situação dos países subdesenvolvidos. Além de uma introdução à teoria financeira, abordaram-se, no curso, os problemas do financiamento dos planos estatais e o papel da política fiscal, o mecanismo do financiamento das inversões privadas e suas limitações e as questões do financiamento externo. As aulas relativas à Programação do Desenvolvimento focalizaram as técnicas global e setorial, partindo da premissa de que a programação consiste na determinação de metas realistas e na seleção dos meios mais eficazes à sua concretização. Examinaram-se ainda, as três etapas do processo de programação - diagnóstico, programação propriamente dita e execução - com o fim de mostrar as suas interrelações e interdependência. Finalmente, na parte de Administração para a Programação foram analisadas as características, funções e organização do órgão central de planejamento e sua articulação com as demais unidades governamentais e privadas.

Os cursos complementares foram dedicados, em 1957, ao Desenvolvimento Econômico do Brasil e à Programação Linear. A série de conferências, de outra parte, compreendem os seguintes temas:

1 - Problemas Econômicos Básicos, 2 - Estrutura Econômica do Brasil, 3 - Geografia do Brasil, 4 - Problemas Demográficos, 5 - Solos e Recursos Florestais, 6 - O problema da Energia no Brasil, 7 - A Indústria Metalúrgica, 8 - Política Fiscal, 9 - Administração Pública, 10 - Recursos Minerais, 11 - Problemas Agrícolas, 12 - Investigação Agrícola, 13 - Extensão Rural, 14 - S.E.N.A.I., 15 - Evolução do setor indústria, 16 - Problema da Energia Elétrica, 17 - Problema Regional, 18 - Indústria Automotiva, 19 - Problema Industrial, 20 - Problema dos Transportes, 21 - Comércio Internacional e 22 - Metas do Desenvolvimento.

5. Relações com o Conselho do Desenvolvimento

Compete ao Conselho do Desenvolvimento, de acordo com o ato que o instituiu, coordenar as medidas relacionadas com a política econômica do país, principalmente no que diz respeito à promoção do desenvolvimento econômico. Cabe-lhe, em complemento ou por força da atribuição principal, entre outras funções, efetuar análises sobre a evolução dos diferentes setores da economia brasileira e propor os atos legais ou executivos necessários à consecução dos seus objetivos fundamentais.

A criação do Conselho foi um dos primeiros atos do Governo empossado a 31 de janeiro de 1956, caracterizando-se o mesmo pelo alto nível em que foi colocado. Está diretamente subordinado ao Presidente da República e integram a sua composição os Ministros de Estado, Chefes dos Gabinetes Civil e Militar da Presidência e os Presidentes do Banco do Brasil e do BNDE.

As relações entre o Banco e o Conselho vêm se desenvolvendo, desde o início, em um clima de estreita e íntima cooperação. E assim não podia deixar de ocorrer, em face da identidade de propósitos das duas organizações, que têm no desenvolvi-

mento econômico do país o objetivo de todas as suas atividades. - De outra parte, a ação das duas entidades são complementares, pois se uma traça a política geral de investimentos a ser adotada a outra concorre decisivamente para a efetivação das diretrizes aprovadas.

Outras circunstâncias concorreram, também, para o entrelaçamento das atividades do Banco e do Conselho, sendo digno de menção o fato de haver o Presidente do primeiro sido escolhido para Secretário Geral do segundo. Além disso, como alguns dos Consultores Especiais do Conselho pertencem à administração do Banco e como dos grupos de trabalho no mesmo constituídos geralmente participam técnicos da entidade, o intercâmbio forçosamente teria de estabelecer-se e de estreitar-se.

A colaboração prestada pelos técnicos do Banco aos estudos e pesquisas levados a efeito pelo Conselho é que, em verdade, justificam a inclusão nesta Exposição de um tópico sobre as relações das duas entidades. Com efeito, os engenheiros e economistas do Banco quando não se encontravam ocupados, durante o exercício de 1957, com a análise específica de projetos informativos de solicitações de crédito ou garantia, estavam empenhados em tarefa de fundamental importância realizada no período pelo Conselho: a revisão do programa de metas estabelecido pelo Governo.

O desenvolvimento econômico, como objetivo central de ação política, constituiu o tema da plataforma do Presidente Kubitschek, quando candidato. Dando corpo a essa idéia, fixou Sua Excelência um conjunto de metas a serem atingidas no período quinquenal de seu governo, além do lançamento de empreendimentos que se concluirão posteriormente. Durante o ano de 1957 preocupou-se o Conselho em rever e atualizar não apenas o conjunto de metas, mas também as projeções, estimativas e estatísticas que lhes serviram de base ou ilustração. Procurou-se, além disso, dar uma certa organicidade ao complexo de iniciativas, além de uniformizar, até onde possível, a apresentação formal de cada estudo.

Do trabalho realizado resultou o preparo de substancioso estudo que deverá ser divulgado nos primeiros meses de 1958.

O programa de metas foi exaustivamente analisado, correspondendo os estudos realizados em referência a cada um dos objetivos da ação governamental a verdadeiras monografias sobre o problema. Os setores estudados dentro do programa de metas são os seguintes: energia elétrica; energia nuclear; carvão mineral; produção e refinação de petróleo; reaparelhamento e construção de ferrovias; pavimentação e construção de rodovias; portos e dragagem; marinha mercante; transporte aeroviário; produção de trigo; armazéns e silos; armazéns frigoríficos; matadouros industriais; mecanização da agricultura; fertilizantes; siderurgia; alumínio; metais não ferrosos; cimento; álcalis; celulose e papel; borracha; exportação de minério; indústria automobilística; construção naval; indústria mecânica e de material elétrico pesado; formação de pessoal técnico. O Banco encontrará, destarte, nos volumes que se publicarão, um valioso documentário para as análises de projeto, principalmente no que se refere ao estabelecimento de prioridades e aos estudos sobre mercado.

Os técnicos do Banco, como foi salientado acima, vêm participando ativamente dos Grupos Especiais de Estudos criados no Conselho para exame ou execução de determinados assuntos e tarefas. Vale destacar, entre esses órgãos, a atuação do Grupo Executivo para a Indústria Automobilística, criado por Decreto e que

recebeu diversas atribuições relacionadas com a execução da política governamental no setor da fabricação de veículos automóveis no país. Dedicou-se o GEIA, durante o exercício, de modo especial, ao estudo das propostas relativas à instalação no país de fábricas de automóveis para passageiros, tendo aprovado, até 31 de dezembro, os projetos correspondentes a sete iniciativas no setor.

Os trabalhos do GEIA estão se desenvolvendo, agora que as providências relativas aos problemas gerais da produção de veículos já se encontram em plena efetivação, no sentido de assentar medidas para o encaminhamento das soluções das questões referentes à fabricação, no país, de peças e partes complementares. Diversos projetos foram aprovados até o encerramento do exercício e vários outros se encontravam em exame na aludida época.

IV - FINANCIAMENTOS

1. Introdução

Os elementos numéricos que a seguir serão comentados espelham, convincentemente, os satisfatórios resultados obtidos pelo Banco, no campo dos financiamentos para o desenvolvimento econômico, desde o início de suas atividades em fins de 1952. E comprovam os aludidos dados que o proveito da atuação da entidade se acentuou justamente no exercício a que se refere a presente Exposição.

Os benefícios registrados com tamanha intensidade talvez dispensassem a apresentação de escusas por mais não se haver produzido. Como, entretanto, o montante dos financiamentos concedidos - a base para a avaliação da produtividade do trabalho realizado - é considerado acumulativamente, parece necessário a identificação de algumas das circunstâncias que não permitiram, quando mais não seja no passado, exercitasse o Banco plenamente a sua ação em prol do desenvolvimento econômico do país.

Elemento fundamental nessa avaliação são as limitações de ordem legal existentes para a atuação do Banco, no que se refere a setores de atividade. Como se verá, mais pormenorizadamente, na seção referente a critérios normativos, o Banco recebeu da Lei autorização para assegurar a sua cooperação a apenas uns quantos setores expressamente enumerados. Mas a restrição não é apenas quantitativa, desde que os setores arrolados, por suas características, não são dos que atraem intensivamente os capitais privados. De fato, excetuando-se o setor de indústrias básicas, e, em menor grau, o de energia elétrica, as demais atividades financeáveis pela entidade, além de demandarem inversões maciças, não são atraentes sob o ponto de vista da imobilização de capitais.

É evidente que a seleção de setores reduz as possibilidades para o Banco de aplicar seus fundos. De outra parte, as condições econômico-financeiras do país nos últimos anos parece que não estimularam o lançamento de novas iniciativas nos campos de atividades cobertos pelo Banco, inclusive no próprio setor das indústrias pesadas. A ação do Governo, entretanto, principalmente com a elaboração de um programa de objetivos concretos a conseguir a curto prazo em diferentes setores econômicos, está modificando o panorama anterior, pelo que se observa crescente número de iniciativas, no campo das indústrias. Dêsse fato decorre, naturalmente, maior demanda de crédito pelo setor junto ao Banco, o que em verdade está ocorrendo, como os números relativos ao ano de 1957 o atestam.

Ressentiu-se a ação financiadora do Banco, também, da alta dos preços dos serviços e materiais que de uns tempos a esta parte tem caracterizado a evolução econômica do país. De dupla maneira a influência do fator se fez sentir. De um lado, tem-se que os recursos do Fundo do Reaparelhamento Econômico foram calculados, originariamente, na base de um orçamento de dispêndios prováveis, levantado a partir do conjunto de projetos aprovados pela CMBEU. As estimativas, entretanto, tomaram por base os preços de um período de relativa estabilidade, não se introduzindo nenhum fator de correção. As variações dos preços, nessas condições, reduziram a capacidade de investimento da entidade. Em segundo lugar, as revisões de orçamentos de projetos em curso de execução acarretaram, como não podia deixar de ocorrer, reajustamentos nos correspondentes financiamentos, com o que, de novo, outras parce-

las de recursos até então disponíveis tiveram de ser aplicadas suplementarmente nos mesmos projetos.

Conseqüências maiores para a utilização do Fundo do Reaparelhamento originaram-se da falta de recursos em moeda estrangeira. Os projetos da CMBEU, que constituíam o conjunto de empreendimentos que o Banco prioritariamente teria de auxiliar, previam, sem exceção, gastos em moeda estrangeira. Estes recursos, segundo o convencionado pelos Governos do Brasil e dos Estados Unidos, deveriam ser proporcionados, sob a forma de empréstimos, pelo BIRD ou pelo EXIMBANK, na medida em que os projetos fôsem sendo executados. Acontece, entretanto, que, ao contrário do que se tinha como certo, os créditos não foram abertos no exterior senão pela metade. Duas ordens de conseqüências surgiram do fato.

As decisões quanto ao não suprimento de recursos em moeda estrangeira não se fizeram conhecidas até depois de transcorrido certo prazo do início das atividades do Banco. Os projetos, destarte, sofreram, de imediato, os efeitos das elevações de preços, tornando-se mais onerosa, conseqüentemente, a concretização dos mesmos.

Não era cabível, de outro lado, sustar as providências executórias na expectativa de que os financiamentos viessem no futuro a ser concedidos. Por outra parte, infelizmente, não se podia solucionar o problema mediante utilização do orçamento normal de câmbio, já que as condições do balanço de pagamentos não possibilitavam a providência. Adotou-se como solução alternativa, então, após a revisão de cada projeto, a orientação de nacionalizar até onde possível os gastos originariamente previstos para serem atendidos com moeda estrangeira e, ainda, dilatar, no tempo, a duração da fase executiva dos empreendimentos. Com isso foi minorada a situação oriunda da escassez de moeda estrangeira; a solução impôs, contudo, maiores inversões em cruzeiro, de parte do Banco. E assim, mais uma vez, a extensão dos financiamentos a maior número de iniciativas enfrentou novo obstáculo.

Os recursos manuseáveis pelo Banco sofreram forte redução, ainda, como conseqüência da política financeira seguida em dado instante pelo Governo. O produto da arrecadação dos adicionais ao imposto de renda, em virtude da política antideficiência, passou a ser retido pelo Tesouro Nacional, não sendo entregue ao Banco com a regularidade indispensável e chegando mesmo as transferências a serem totalmente suspensas. Ainda como fruto dessa orientação passou o Ministro da Fazenda a não submeter à aprovação superior os financiamentos aprovados pelo Banco e que, nos termos da legislação vigente, dependiam do "referendum" do Senhor Presidente da República. Em ambos os casos, como é intuitivo, a capacidade do Banco para empregar capitais foi reduzida.

As circunstâncias apontadas são de natureza externa e, quase sempre, fugiam à ação controladora do Banco. Afigura-se desnecessário assinalar que fatores internos, vinculados à economia doméstica da entidade, também contribuíram para que o volume dos financiamentos aprovados não se representasse por cifras mais expressivas. Estes fatores não indicam, porém, propriamente ineficiências do Banco, pelo menos no sentido atribuído ao vocábulo correntemente. Correspondem, pelo contrário, a manifestações da ação de uma organização sui-generis nos quadros administrativos do país e que se iniciava no desempenho de atribuições em refe-

rência às quais a experiência nacional era praticamente nula. A baixa produtividade, neste caso, é explicável e justificável, em bora se deva lealmente reconhecer a sua ocorrência.

Prestados estes esclarecimentos preliminares, que ressalvam, sem dúvida, a atuação do Banco para os que tenham por escasso o volume de créditos aprovados, serão feitos alguns comentários sobre os dados correspondentes. Há que chamar a atenção para a circunstância de que os números ora divulgados diferem, em parcelas diminutas, dos que antes foram publicados. Não incluem os valores registrados para os financiamentos importâncias outras debitadas aos mutuários, tais como comissão de abertura, taxas de fiscalização, etc.; correspondem, assim, exatamente ao que deverá ser investido nas obras e aquisições financiadas.

Os resultados do exercício de 1957, ponderados através do valor global das operações de crédito aprovadas em seu transcurso, acusaram um expressivo aumento da contribuição do Banco às atividades de base da economia nacional. O acréscimo ressaltado, sobretudo, do confronto entre as operações concluídas no exercício com o movimento obtido nos anos anteriores. Observa-se, assim, que os financiamentos autorizados em 1957 somaram o dobro das operações aprovadas no exercício imediatamente anterior, tendo, por outro lado, correspondido a cerca de 43% do movimento total verificado desde a criação do Banco. Os valores referentes a cada ano encontram-se discriminados na tabela seguinte, particularizando-se os setores de atividade econômica beneficiados pelos créditos aprovados (em milhares de cruzeiros):

Setores de Atividades	A N O S				
	Até 1953	1954	1955	1956	1957
Agricultura..	-	-	-	-	-
Armazenagem..	27.000	46.000	-	323.500	76.400
Energia Elétrica.....	-	765.956	1.342.301	915.717	5.132.970
Ferrovias....	1.917.288	3.081.162	1.006.945	3.649.210	3.630.173
Indústrias Básicas.....	230.000	233.315	291.000	758.160	2.511.417
Portos e navegação.....	-	-	133.240	31.328	89.393
Rodovias.....	-	-	-	-	-
Transportes diversos.....	-	76.000	-	-	-
Outros setores.....	-	-	-	-	-
TOTAL....	2.174.288	4.202.433	2.753.486	5.677.915	11.440.353

A responsabilidade pelo substancial incremento no volume de créditos aprovados cabe, conforme se comprova pelos dados numéricos, aos setores de energia elétrica e de indústrias básicas, os quais acusaram aumentos da ordem de 560% e 332%, respectivamente, em relação ao nível alcançado em 1956. Em conjunto, os setores mencionados responderam por cerca de 67% do total de financiamentos aprovados durante o exercício em análise. A elevada concentração de recursos do Fundo de Reparelhamento Econômico

naquelas atividades reflete o crescente apoio financeiro do Banco à execução do programa de metas lançado pelo Governo Federal, no qual o desenvolvimento das indústrias básicas e o aumento da capacidade energética instalada no país ocupam lugar proeminente.

De outra parte, cabe assinalar a presença de dois fatores adicionais que, combinadamente, concorrem para a concentração referida e que, por certo, alimentarão essa tendência nos próximos exercícios.

O primeiro deles diz respeito à relativa saturação de investimentos que, aparentemente, se verifica no setor ferroviário. De fato, a comparação dos montantes dos recursos destinados ao reaparelhamento das ferrovias nacionais, no biênio 1956-1957, revela a incapacidade do setor em absorver recursos em escala crescente. Os pedidos oriundos do setor que mereceram atendimento, em 1957, originaram-se, salvo alguns casos de pequena expressão no total das operações aprovadas, de desajustamentos dos orçamentos primitivos em relação aos aumentos verificados nos níveis de preços internos. Incluem-se nessa categoria, isto é, reforço a financiamentos proporcionados em exercícios anteriores, cerca de 1,9 bilhões de cruzeiros de empréstimos suplementares, autorizados em 1957, e destinados exclusivamente ao programa de substituição de trilhos.

É certo que a expectativa de entrada em funcionamento da Rede Ferroviária Federal deve ter contribuído para uma suspensão momentânea da programação de iniciativas no setor. É verdade, também, não desconhecemos as administrações das ferrovias as dificuldades para obtenção de recursos em moeda estrangeira, os quais, na maioria dos casos, são indispensáveis à concretização de novos empreendimentos. Mas esses fatores, entretanto, se explicam, em parte, a inércia do setor, não justificam, de forma alguma, a lenta utilização dos recursos já assegurados pelo Banco às ferrovias. A demorada execução de projetos em curso é que deve caber grande parte da responsabilidade pela incapacidade do setor de solicitar novos créditos.

Em segundo lugar, os pedidos provenientes de algumas classes de atividades econômicas se revestem de escassa prioridade relativa, de forma a contra-indicar o concurso do Banco à materialização dos respectivos projetos, do mesmo passo que empreendimentos ligados a outros setores dispensam, via de regra, a colaboração da entidade, pelo fato de já contarem com dotações de fundos específicos, constituídos com esse propósito.

A distribuição dos dados constantes da tabela precedente, segundo as regiões fisiográficas e os setores de atividades beneficiadas, constitui objeto do quadro abaixo, onde os valores se expressam em milhares de cruzeiros. Os elementos apresentados dizem respeito aos valores totais das operações aprovadas desde o início das atividades do Banco, inclusive 1957, dispostos segundo os critérios enunciados.

REGIÕES	SETORES DE ATIVIDADES				
	Ferrovias	Energia Elétrica	Indústrias Básicas	Outros	Total
Norte.....	-	14.080	70.000	-	84.080
Nordeste.....	853.076	24.917	10.382	52.300	940.675
Leste.....	5.638.006	5.040.571	1.859.023	60.928	12.598.528
Sul.....	5.923.592	2.937.061	2.036.487	662.173	11.559.273
Centro-Oeste..	870.104	140.315	48.000	7.500	1.065.919
BRASIL....	13.284.778	8.156.944	4.023.892	782.861	26.248.475

Cumpra chamar a atenção para o fato de os investimentos aprofundados e referentes a projetos que beneficiam diretamente as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste do país e mais os Estados de Sergipe e Bahia, ascenderam, em 1957, a 1.470 milhões de cruzeiros. A este total devem ser adicionados, ainda, para a avaliação dos benefícios do Banco as regiões referidas no art. 34 da Lei nº 2.973, os depósitos para fins de desenvolvimento efetuados no Banco do Nordeste e cujo saldo era de 377 milhões em 1957. Foi cumprido, assim, o dispositivo de Lei que manda aplicar 25% do Fundo do Reaparelhamento nas aludidas regiões.

Consideradas as posições relativas de cada região no total das aplicações de recursos administrados pelo Banco, observa-se ligeiro aumento na participação das regiões Leste e Sul, como decorrência da inclusão, no computo dos financiamentos totais, daqueles autorizados em 1957. Assim é que, havendo merecido 91% dos créditos aprovados no quinquênio 1952-1956, a incorporação dos resultados do novo exercício fez que aquela participação subisse para 92%. Entre as áreas menos favorecidas, a região Centro-Oeste e que acusa o mais sensível aumento de créditos recebidos, passando de 631 milhões de cruzeiros, no quinquênio, para 1.066 milhões de cruzeiros, com o atendimento de suas solicitações em 1957.

Com a apuração dos resultados do exercício de 1957, o Estado de Minas Gerais passou a ocupar o 1º lugar entre as Unidades da Federação, beneficiadas, havendo sido contemplado com 7,3 bilhões de cruzeiros desde a criação do Banco. Seguem-se-lhe na ordem, os Estados de São Paulo, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro. O quadro seguinte sumaria os financiamentos já aprovados, destacando os principais Estados beneficiados e contrastando-se os períodos 1952-1956 e 1952-1957.

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	FINANCIAMENTOS (em bilhões)		PARTICIPAÇÃO RELATIVA	
	1952-1956	1952-1957	1952-1956	1952-1957
Minas Gerais....	3,5	7,3	23,6	27,7
São Paulo	4,3	7,1	29,0	27,0
Rio Grande do Sul	1,3	3,1	8,8	11,8
Rio de Janeiro..	1,8	2,6	12,2	9,9
Outras	3,9	6,2	26,4	23,6
TOTAL.....	14,8	26,3	100,0	100,0

Os valores absolutos e relativos que figuram nesse quadro, traduzem, uma vez mais, a importância que se vem atribuindo, no Banco, ao Programa de Metas. O concurso financeiro da entidade, assegurado em maior monta, aos Estados de Minas Gerais e do Rio Grande do Sul, prende-se a projetos diretamente relacionados com o setor de energia elétrica daquele programa, como sejam, a construção da barragem de Três Marias, - empreendimento, aliás, de propósitos múltiplos, entre os quais se inscreve a geração de energia e para cuja realização cederá o Banco recursos no total de 2.597 milhões de cruzeiros, - e a construção da usina hidrelétrica do Jacui, no Rio Grande do Sul, projeto a cargo da Comissão Estadual de Energia Elétrica, e que já tem assegurado um empréstimo da ordem de 861 milhões. Os financiamentos autorizados em 1957 a empreendimentos situados em São Paulo, revelam uma elevada concentração no setor de indústrias básicas, aproximadamente

1,5 bilhões de cruzeiros, ou, em números relativos, 60% dos empréstimos aprovados para essa atividade, em todo o país, e pouco mais de 58% dos novos recursos postos à disposição do aludido Estado. Quanto às regiões Nordeste e Centro-Oeste, o setor ferroviário viu reforçada a sua posição relativa no conjunto de solicitações deferidas, partidas das áreas, passando de 84%, no quinquênio 1952-1956, para 86%, ao se acrescentar a esse período os valores correspondentes ao exercício de 1957.

A disposição, por classes de valores, dos financiamentos aprovados durante o ano de 1957 não difere substancialmente da distribuição de frequências que se pôde organizar para o período 1952-1956, conforme se observa na tabela seguinte:

VALORES (em Cr\$ 1.000)		FINANCIAMENTOS		
		Até 31-XII-1956	Em 1957	Período 1952-1957
Até 5.000.....		5	4	9
5.001 - 10.000.....		9	3	12
10.001 - 20.000.....		17	5	22
20.001 - 50.000.....		20	13	33
50.001 - 100.000.....		8	6	14
100.001 - 250.000.....		15	7	22
250.001 - 500.000.....		12	5	17
500.001 - 750.000.....		3	2	5
750.001 - 1.000.000.....		3	2	5
1.000.001 - e mais		2	2	4
TOTAL.....		94	49	143

A inclusão dos resultados referentes ao exercício em análise não acarretou mudança da classe modal, que permaneceu aquela compreendida entre os valores de 20.001 a 50.000 mil cruzeiros. O valor médio dos financiamentos experimentou, todavia, sensível elevação, passando de 157 milhões, no quinquênio 1952-1956, para 234 milhões de cruzeiros em 1957. A responsabilidade pela mutação apontada deve ser atribuída aos setores de energia elétrica e indústrias de base, tal como demonstrado pelos elementos constantes da tabela seguinte:

SETORES	Valor médio dos financiamentos (Cr\$ milhões)		Número financiamentos aprovados	
	Quinquênio 1952 - 1956	Em 1957	Quinquênio 1952 - 1956	Em 1957
Ferrovias.....	402	403	24	9
Energia Elétrica.....	89	302	34	17
Indústrias Básicas.....	63	133	24	19
Outros.....	51	41	12	4
Todos os Setores.....	157	234	94	49

O número de operações aprovadas durante o ano de 1957, quando comparado com o movimento verificado no quinquênio prece-

dente, deixa evidenciado os sensíveis progressos que se vem alcançando no rendimento e eficiência dos trabalhos de análise das solicitações de concurso financeiro encaminhadas ao Banco. Os dois fatores de maior influência na auspiciosa expansão das atividades da instituição foram já identificados, anteriormente. O aperfeiçoamento na formulação dos pedidos de empréstimo, apontado como um dos elementos favoráveis, vem se processando satisfatoriamente, demonstrando os postulantes melhor compreensão das finalidades reais do Banco, o qual, sempre que necessário, presta-lhes a devida assistência quando da elaboração dos projetos.

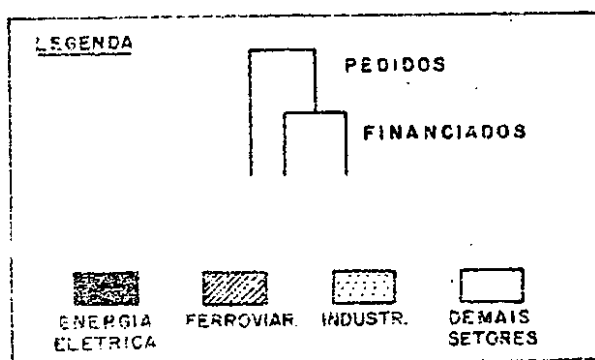
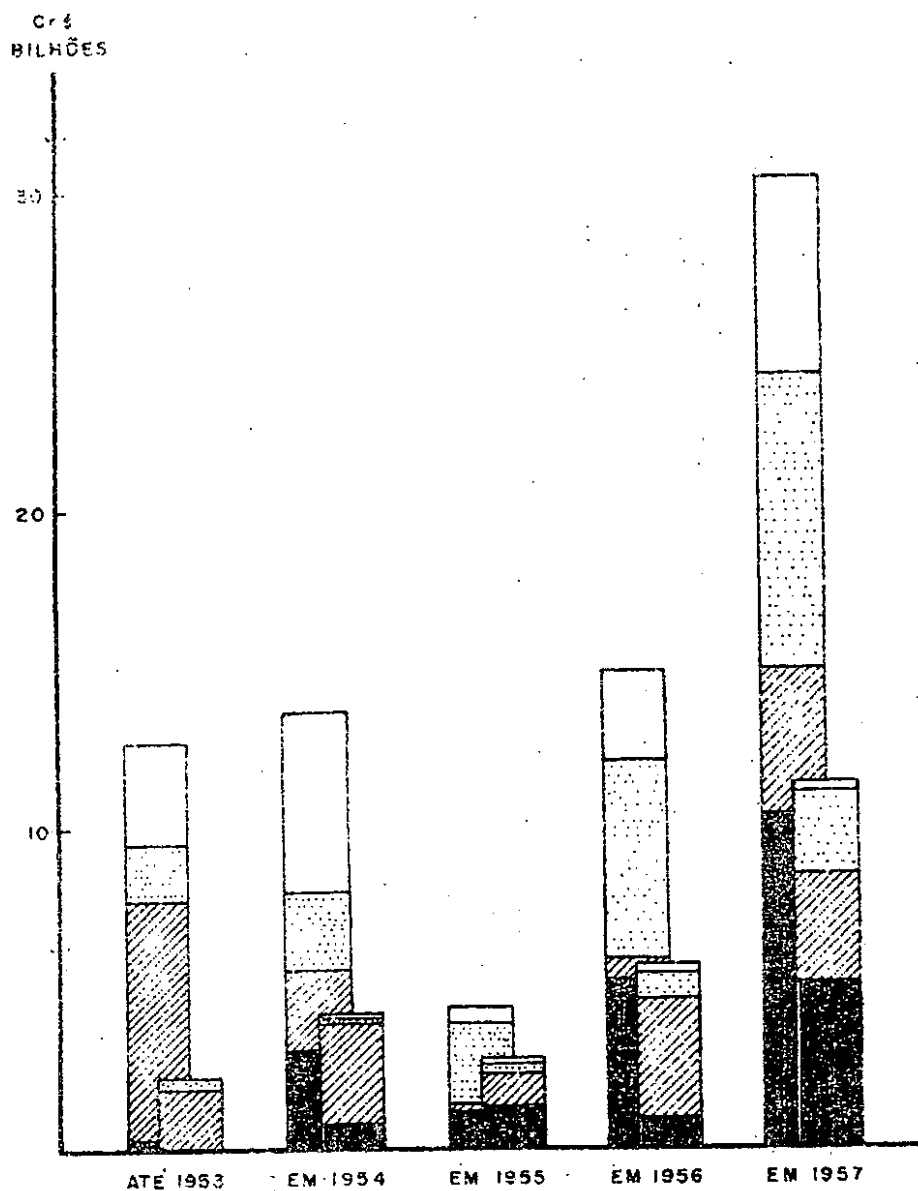
O outro elemento impulsionador das atividades do Banco, consistiu na introdução do sistema de estudo de cada projeto, em particular, por Grupos de Trabalho, constituídos de membros dos diferentes Departamentos que interferem na sua análise. A simplificação do processo analítico, conseguida com a adoção do novo método de trabalho, transparece dos resultados, sem dúvida animadores, do exercício de 1957. A prevista modificação na estrutura interna do Banco, comentada em outra parte da presente Exposição, e que acarretará a criação de um Departamento dedicado exclusivamente ao exame de pedidos de financiamentos, virá, por certo, imprimir ainda maior eficiência aos referidos estudos.

2. Demanda

Os projetos propostos à consideração do Banco, desde o início de suas atividades, em busca de concurso financeiro para a sua materialização, consubstanciaram-se em solicitações anuais de crédito nos montantes indicados na tabela abaixo, onde se classificam os empreendimentos programados segundo os respectivos ramos de especialização econômica. Observe-se, todavia, que os valores consignados foram submetidos, antes, a dupla correção no que concerne aos financiamentos recomendados pela CMBEU: primeiramente, excluiu-se do levantamento os projetos elaborados pelo aludido órgão mas que estavam sendo executados sem o apêlo aos recursos administrados pelo Banco; em segundo lugar, para alguns projetos foi possível considerar os valores resultantes da atualização dos orçamentos originais de custos, conservando-se, porém, inalterados, em referência aos restantes, as previsões de investimentos construídas com base no nível de preços prevalecente em 1951 ou 1952. As cifras constantes da tabela em apêço estão expressas em milhares de cruzeiros.

Setores de Atividades	A N O S				
	Até 1953	1954	1955	1956	1957
Agricultura	-	160.250	35.260	135.310	500
Armazenagem	-	1.624.005	82.932	830.300	3.581.068
Energia Elétrica....	273.000	3.100.826	1.093.573	5.113.860	10.394.442
Ferrovias..	7.572.276	1.542.718	266.920	767.375	4.587.907
Indústrias.	1.784.770	3.505.991	2.569.434	6.154.340	9.233.302
Portos e navegação..	3.180.292	160.033	142.000	366.722	1.075.068
Rodovias...	-	942.170	30.000	1.347.000	596.800
Transportes diversos.	-	106.643	25.000	30.000	340.000
Outros setores.....	-	2.560.880	127.000	146.000	609.300
TOTAL....	12.810.338	13.703.516	4.372.119	14.890.907	30.426.327

POSIÇÃO ANUAL DOS FINANCIAMENTOS



Os totais anuais apurados para o primeiro quinquênio de atividades do Banco - pôsto de lado o valor correspondente ao exercício de 1955, que deve ser tido como anormal - revelam crescimento relativamente moderado da demanda de financiamentos, o qual, em nenhum ano, consegue ultrapassar a importância de 1,2 bilhões de cruzeiros. O comportamento da invocação da cooperação da entidade discrepa, entretanto, em 1957, violentamente, daquele que se poderia prever com base na tendência que se vinha delineando no período imediatamente pretérito. Os recursos que se procurou obter do Banco no exercício representaram não menos de 66% do total de créditos pleiteados entre os anos de 1952 e 1957.

A magnitude alcançada pela soma dos pedidos formulados em 1957 tem por base as solicitações partidas dos setores de energia elétrica, ferrovias e indústrias, que ~~as~~ ~~so~~ ~~enderam~~, em conjunto, a 24,6 bilhões de cruzeiros, acusando, do mesmo passo, os incrementos absolutos mais significativos, em comparação com o ano anterior, da ordem, respectivamente, de 5,3, 3,8, e 3,1 bilhões de cruzeiros. Vale notar, todavia, que os novos recursos requeridos pelas ferrovias se destinariam, em sua quase totalidade, a suplementar créditos já concedidos e que se revelaram insuficientes para a conclusão dos respectivos planos, face às modificações ocasionadas nos orçamentos primitivos, sobretudo, pelo processo inflacionário.

Na demanda manifestada pelos dois outros setores enunciados, os pedidos de créditos complementares participam em escala modesta. Preponderaram, em 1957, nesses ramos de atividade, as solicitações destinadas à execução de projetos integrantes do programa governamental de metas. Constituem exemplos de tais empreendimentos, no setor de energia elétrica, a invocação ao concurso do Banco, feita pela Central Elétrica de Furnas, o qual se traduziria em elevar a demanda em 5,5 bilhões de cruzeiros; entre as indústrias, os projetos relacionados com a expansão da produção siderúrgica do país conduziram à formulação de pedidos no montante aproximado de 4,5 bilhões de cruzeiros, correspondendo a pouco menos de 30% do valor global encontrado para o setor.

O agrupamento dos recursos totais demandados entre os anos de 1952 e 1957, obedecendo ao critério de sua distribuição por setores e por regiões onde se concretizariam os correspondentes projetos, resulta na seguinte tabela:

REGIÕES	Setores de Atividades (Em Cr\$ 1.000)				
	Energia Elétrica	Ferrovias	Indústrias	Outros Setores	TOTAL
Norte.....	362.800	-	290.000	64.732	717.532
Nordeste..	214.973	916.958	665.237	1.284.400	3.081.568
Leste.....	11.879.283	6.247.392	11.238.004	5.547.396	34.912.075
Sul.....	7.198.282	6.260.030	10.538.146	5.241.237	29.237.695
Centro-Oeste.....	320.363	1.166.381	111.450	43.000	1.641.194
Não especificado..	-	156.435	405.000	6.053.768	6.615.203
BRASIL..	19.975.701	14.747.196	23.247.837	18.234.533	76.205.267

A ordenação das regiões, em escala decrescente de valores dos financiamentos pleiteados, resultaria semelhante àquela comentada na seção anterior, relativa aos empréstimos já aprovados, com a diferença de que, agora, a região Nordeste se sobrepõe à região Centro-Oeste, formada pelos Estados de Mato Grosso e Goiás. Em termos percentuais, a participação de cada região no total do país - eliminado, antes, o quantitativo pertinente a empreendimentos não localizáveis em uma única região - bem como as modificações ocorridas nos períodos compreendidos entre os anos de 1952 e 1956 e 1952 a 1957, ressaltam do quadro abaixo:

REGIÕES	P e r í o d o s	
	1952-1956	1952-1957
Norte.....	1,7	1,0
Nordeste.....	5,4	4,4
Leste.....	44,5	50,2
Sul.....	45,6	42,0
Centro-Oeste.	2,8	2,4
BRASIL....	100,0	100,0

Faz-se mister, contudo, observar que a posição estatística desfrutada pelas diferentes áreas geográficas em que se dividiu o país, tal como refletida pelos quadros incorporados à presente Exposição, nem sempre atende, com o rigor que seria desejável, ao conceito de economias regionais beneficiadas por um dado investimento. A imprecisão apontada resulta da impossibilidade de se ajustar, a cada caso em particular, a composição, por Estados, das regiões selecionadas, ajustamento êsse que exigiria, em numerosas vezes, o fracionamento dos territórios estaduais. A projetada construção da Central Elétrica de Furnas ilustra bem o problema: localizada em Minas Gerais, na região Leste, o valor do pedido que lhe corresponde foi computado nessa área; não obstante, seu funcionamento proporcionará inegáveis benefícios à economia de São Paulo, talvez mesmo em grau superior aos assegurados a Minas. E São Paulo integra, por sua vez, a região Sul, à qual, entretanto, não se atribui qualquer parcela das inversões a serem feitas em Furnas.

Ressalvada sua relativa imprecisão, a tabulação estatística, por regiões, dos pedidos de financiamento apresentados ao Banco, em seus seis primeiros anos de atividade, espelha a disparidade que se observa no desenvolvimento econômico das diferentes áreas do país. De fato, as solicitações partidas das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste têm-se situado sempre em níveis inferiores a 10% da demanda total. O subdesenvolvimento das mencionadas áreas dificulta, assim, paradoxalmente, as inversões de parte do Banco, quando mais não seja até que se encontre o mesmo em condições de tomar a iniciativa de promover diretamente novos empreendimentos. As iniciativas nos setores financiáveis pelo Banco, lançadas nas mencionadas áreas, são, realmente, em limitado número e de pequeno vulto. As medidas que ultimamente se vêm adotando, no sentido de se estabelecer programas econômicos capazes de imprimir maior vitalidade a essas zonas, de que são exemplos a criação dos Grupos de Trabalho de Desenvolvimento do Nordeste e da Bacia do Rio Farnafba, abrem possibilidades para uma participação, em maior escala, das regiões menos desenvolvidas na demanda de recursos administrados pelo Banco.

Cabe mencionar, finalmente, a existência provável de discrepâncias entre o montante de pedidos de financiamento apresentados à instituição, a partir de 1952, e a soma dos valores correspondentes às solicitações aprovadas mais as denegadas. A possível divergência decorre do critério seguido anteriormente de não se ter como novos pedidos, por não corresponderem a empreendimentos novos, as solicitações de suplementação de créditos já aprovados, com o que os correspondentes valores deixavam de ser computados no levantamento.

3. Critérios normativos

O exercício da ação financiadora por uma instituição com as características do Banco não poderia deixar de estar sujeito, naturalmente, a uma série de critérios normativos, uns impostos pela legislação específica e outros simplesmente estabelecidos pelos órgãos competentes com base nos preceitos legais ou nos objetivos últimos da mesma entidade. É óbvio que a não consideração dessas normas, quando se analisa o desempenho pela instituição de suas atribuições, proporcionaria uma visão menos correta da realidade, levando a interpretar como carência de eficiência ou falta de exatidão o que de fato significa, tão somente, obediência a princípios e regras.

Torna-se aconselhável, por isso mesmo, focalizar, antes da enumeração dos financiamentos aprovados, as limitações a que está sujeita a ação propulsora do Banco, por força dos critérios que ordenam a sua manifestação.

Há que ressaltar, porém, preliminarmente, que os textos legais pertinentes ao Banco não codificaram um conjunto de critérios, constituindo antes, simplesmente, a fonte que aos mesmos dará origem. Orientou-se o legislador, com efeito, e sem dúvida judiciosamente, no sentido de deixar a cargo dos conselhos deliberativos da entidade o estabelecimento das regras de ação mais adequadas à solução dos problemas do desenvolvimento econômico do país.

Conceituação da entidade - Registrou a Lei, entretanto, com isso fixando as coordenadas para toda ação futura; a conceituação do Banco, em termos tais que o configuram, definitivamente, como a entidade destinada a funcionar em bases bancárias e para propiciar crédito a iniciativas que concorram para o desenvolvimento econômico do país. Nessa definição se alicerçam algumas regras fundamentais do seu modo de proceder.

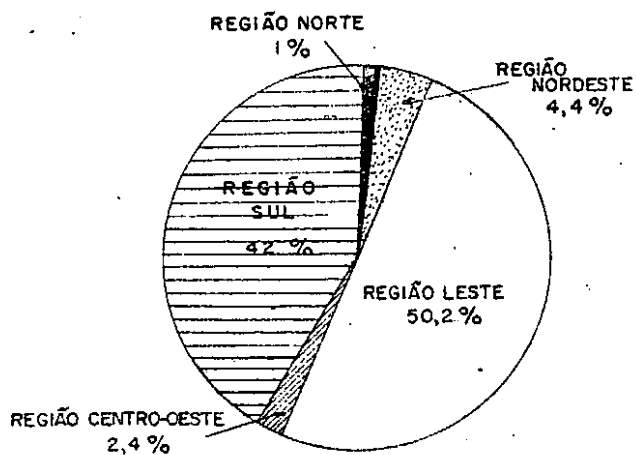
Deve a entidade, assim, por definição, agir como banco, ou seja, os seus recursos devem ser aplicados em condições tais que o capital seja não apenas recuperado, mas obtenha remuneração satisfatória durante o prazo em que se encontra em mãos de terceiros. Não importa, conseqüentemente, que os recursos aplicáveis se originem no poder do tributar do Estado. A procedência não lhes dá característica de verbas orçamentárias, manuseáveis na base de outros critérios que não os de recuperação direta. A lucratividade monetária da aplicação deve ficar sempre garantida sob pena de haver desvirtuamento da organização como banco. A função de emprestar, sem embargo da exercida por um organismo integrado na administração estatal, não pode ser confundida com a de dispor de recursos públicos a título de fundo perdido ou como subvenções e subsídios ou, tão somente, como consignações orçamentárias.

No caso do Banco há a considerar, ainda, outra circunstância que reforça a obrigação do seu funcionamento em ba-

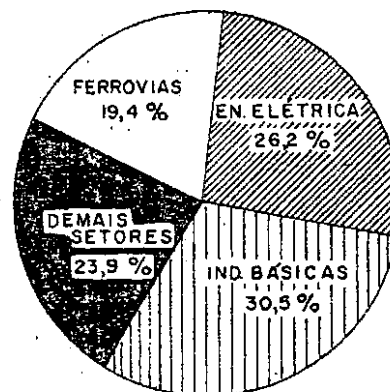
DISTRIBUIÇÃO DOS PEDIDOS DE FINANCIAMENTO

(VALORES ATÉ 1957)

PELAS REGIÕES



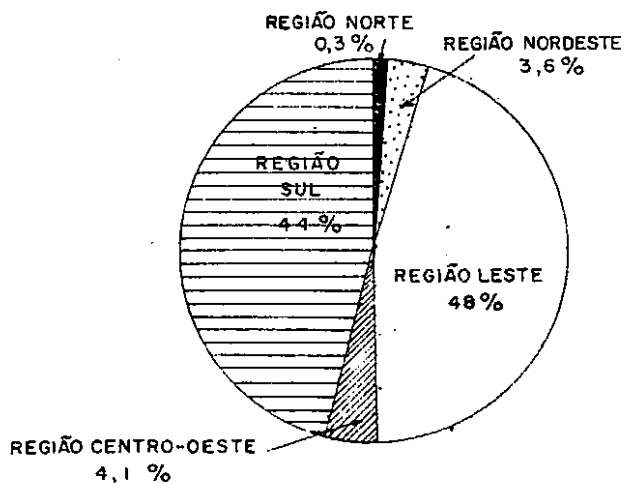
PELOS SETORES DE ATIVIDADE



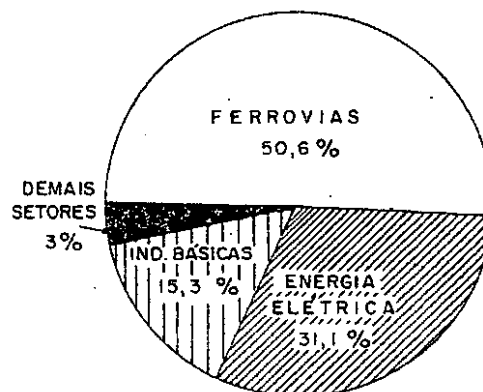
DISTRIBUIÇÃO DAS CONCESSÕES DE FINANCIAMENTO

(VALORES ATÉ 1957)

PELAS REGIÕES



PELOS SETORES DE ATIVIDADE



ses puramente bancárias. Os recursos principais da entidade, de fato, se originam em empréstimos e depósitos compulsórios, liquidaíveis a prazo certo e convenientemente remunerados. Faz-se indispensável, naturalmente, que das atividades do Banco resultem benefícios líquidos em montante suficiente para, pelo menos, possibilitar o atendimento dos encargos relacionados com o referido levantamento de fundos. As operações improdutivas, destarte, impediriam ou dificultariam a mobilização futura dos recursos indispensáveis.

Por outro lado, como entidade financiadora de programas de desenvolvimento, o Banco sofre, ainda, de outras limitações de fundo conceitual. Parece fora de dúvida, por exemplo, que o seu campo de atuação não se deve confundir com os da rede bancária tradicional. A sua existência visa a preencher uma lacuna na estruturação do sistema de crédito nacional, com o proporcionamento de recursos em doses maciças e a prazos médios ou longos. Os seus créditos são do tipo de investimento, de recuperação mais demorada e de realização menos fácil.

A colaboração financeira do Banco, ainda em obediência ao conceito fundamental, deve exercitar-se em benefício de iniciativas que concorram com maior intensidade para a expansão da economia nacional. E a avaliação se fará, principalmente, em termos de alternativas para a utilização dos escassos recursos financeiros de que se pode dispor e ponderando, sobretudo, efeitos de natureza econômica, imediatos, acumulativos ou transferidos. A necessidade de opção impõe uma série de princípios e critérios, classificáveis em alguns grupos característicos.

Setores de atividades financiáveis - A seleção primeira foi levada a efeito pelo legislador, que, nos textos orgânicos relativos ao Banco, explicitamente enumerou os setores de atividade que deveriam ser objeto da ação estimulatória da entidade.

A insuficiência de capital, definidora de estágios de subdesenvolvimento econômico, se faz sentir, via de regra, com intensidade mais forte ou em preponderância, relativamente a determinados setores cognominados como de infra-estrutura. Estes setores, por sua íntima conexão com o interesse público, geralmente não oferecem aos capitais privados o mínimo de atração capaz de justificar investimentos na proporção exigida pelo crescimento da economia. Daí a necessidade geralmente verificada, de o Estado assumir a responsabilidade pelas inversões aos setores em causa, criando, com isso, o que se convencionou chamar o "capital fixo social", indispensável ao florescimento e à expansão das atividades produtivas gerais.

No caso do Brasil, algumas circunstâncias contribuíram para que certos dos serviços infra-estruturais não só se estagnassem em relação ao ritmo de crescimento da economia, mas também se deteriorassem ou regredissem. A guerra mundial, com as dificuldades que trouxe para a aquisição de novas instalações para ampliações ou mesmo simples renovação e conservação, aliadas ao excessivo desgaste a que foi submetido o equipamento produtivo, foi o fator decisivo da ocorrência. A este se juntou, ainda, uma irrealística política tarifária, que reduziu a números negativos a rentabilidade dos serviços, exigindo subvenções governamentais equilibrantes e espantando dos setores os capitais particulares.

Julgou o legislador, e por certo com bastante razão, que esses setores inertes, pontos de estrangulamento do esforço

produtivo geral, deveriam concentrar o estímulo propulsivo do Poder Público, através do Banco. Atribuiu-se à entidade, por isso mesmo, a incumbência de conceder recursos a projetos ou programas que tivessem por objetivo o reaparelhamento de portos e sistemas de transportes, o aumento da capacidade de armazenamento, frigorificação e matança de gado, a elevação do potencial de energia elétrica e o desenvolvimento de indústrias básicas e da agricultura. Pode-se discordar, talvez, do arrolamento, principalmente pela nivelção entre os setores, sem dúvida em condições diversas entre si; não se pode deixar de reconhecer, contudo, que os principais obstáculos à mais rápida propagação do progresso econômico do país foram corretamente identificados.

Ao referir-se, porém, a indústrias básicas e ao desenvolvimento da agricultura, a Lei, ao contrário do que fez em referência aos demais itens arrolados, empregou expressão genérica, sem conteúdo definido ou preciso. A orientação adotada pelo legislador foi bastante feliz, visto que a definição rígida, na espécie, não seria aconselhável, sobretudo porque a compreensão das expressões se configura em função de fenômenos econômicos que se alteram e variam em face de circunstâncias de ordem conjuntural ou espacial. Assim, a liberdade deixada à posterior definição tem o mérito de permitir a revisão dos princípios de enquadramento de atividades industriais no campo de ingerência do Banco, na base dos resultados alcançados.

Não dispunha o Banco, ao iniciar os seus trabalhos, de recursos suficientes para realizar a minuciosa pesquisa que deveria proporcionar dados objetivos para a conceituação de "indústria básica para o desenvolvimento econômico". Por outro lado, a pressão dos postulantes de empréstimos tornava imperiosa a imediata adoção de uma definição. Examinados estudos realizados por outras entidades com objetivos similares, afigurou-se ao Banco que o programa preferencial-básico-prioritário, elaborado pela Comissão do Desenvolvimento Industrial, constituiria satisfatório instrumento de seleção para as indústrias que fariam jus ao seu concurso financeiro. O arrolamento da CDI é o resultado da aplicação de critérios seletivos progressivamente mais restritos, fundamentados em ponderações dos efeitos de cada setor sobre aspectos particulares e gerais da economia.

Desde o início, entretanto, o programa da CDI foi tido do mais como confirmatório da essencialidade dos setores do que mesmo como instrumento de exclusão. Assim, desde que o empreendimento em estudo recaísse em um campo industrial arrolado, o caráter de básico lhe seria automaticamente reconhecido. Outra iniciativa, entretanto, em campo não selecionado, poderia ser tida também por essencial se elementos não considerados antes pela CDI justificassem, a juízo do Banco, a classificação. Entendeu-se, com fundamento neste princípio, que as indústrias imprescindíveis à concretização de quaisquer das atividades tidas por básicas pela CDI, pelo suprimento de matérias-primas ou de equipamentos e instalações que estejam em condições de assegurar, poderão, se outras circunstâncias não o impedirem, receber também o qualificativo e a eventual colaboração do Banco.

Não se tornou possível, infelizmente, até o momento, concluir os estudos antes iniciados - principalmente a partir das pesquisas realizadas pelo Grupo Misto BNDE-CEPAL - em relação à fixação de novos critérios para a conceituação de indústrias básicas. Sente-se, porém, que o momento já é chegado de rever os princípios que até agora têm prevalecido nas decisões sobre enquadramento. Contribui para isso, em especial, a soma de recursos entregues ao Banco que está ficando desembaraçada para in-

versões no setor industrial em cada ano, graças não só à constituição de fundos específicos destinados a financiar determinados setores incluídos no seu campo de ação, mas também aos vultosos investimentos já realizados nos setores propriamente infra-estruturais. Além disso, o desenvolvimento de certos setores da economia e a imperiosa necessidade de diversificar tanto quanto possível a pauta normal de exportações, estão a exigir, sem dúvida, a expansão de indústrias até agora tidas por menos fundamentais para a evolução do país.

Vem-se entendendo, no que concerne ao desenvolvimento da agricultura, que o intuito do legislador estaria plenamente atendido se o esforço competitivo do Banco se concentrasse em obras e serviços que, indiretamente, elevassem a produtividade global do setor, isto é, propiciassem recursos de infra-estrutura. Como, entretanto, a colaboração do Banco ao reaparelhamento dos sistemas de transportes, à elevação da capacidade de armazenamento e à ampliação de indústrias básicas já está recomendada, individualizadamente, no mesmo dispositivo em que se prevê o desenvolvimento da agricultura, a ação exclusivamente para este fim fica restrita àqueles serviços básicos de caráter geral que beneficiam somente as atividades agrárias, como são a irrigação, a recuperação e conservação do solo, as obras de drenagem, etc.

Já se vai admitindo, também, a necessidade de estabelecer interpretação menos rígida para a expressão comentada. Fundamenta a atitude a circunstância de que os serviços reconhecidos como financiáveis não são ainda comuns no meio brasileiro, o que torna letra morta o dispositivo legal. A efetiva aplicação da lei demandaria, ao que se vai compreendendo, o selecionamento de outros meios para estimular a vitalização da agricultura.

A orientação a ser seguida quanto aos pedidos de colaboração financeira provenientes de entidades que exploram certos serviços de utilidade pública teve, também, de ser fixada. A Lei 1.518 prevê a garantia do Tesouro Nacional a empresas que se dedicam a serviços de utilidade pública, para créditos externos levantados para fins de reaparelhamento. O primitivo regimento do Banco, por isso mesmo, fez referência a tais operações, já que a entidade funciona como agente do Tesouro. Firmou-se o entendimento, todavia, de que somente seria cabível o concurso do Banco a serviços de utilidade pública - tidos como tais - quando a execução de projetos ou programas de expansão da atividade econômica ficar na dependência das facilidades proporcionadas por tais serviços.

Fixação de níveis de prioridade - Reconhecido que o setor de operação em que se classifica a iniciativa postulante da colaboração do Banco integra o conjunto a ser propulsionado, passa-se à segunda etapa do trabalho seletivo preliminar, representada pela aferição da prioridade atribuível ao empreendimento. É compreensível a indispensabilidade dessa segunda triagem, já agora realizada entre os próprios setores enquadrados. Com efeito, os problemas decorrentes do progresso econômico são vários, progressivamente mais complexos e inter-relacionados, pelo que demandam, para a sua solução, o emprêgo de doses de capital cada vez mais elevadas. Os recursos financeiros, entretanto, são notoriamente escassos, em grande parte devido justamente à permanência das questões fundamentais não solucionadas. Há que identificar, por isso mesmo, as inversões que produzam nesse círculo vicioso efeitos mais amplos e duradouros, no duplo sentido da dispensa de outras providências até então exigidas para compensar a sua inexistência e na manifestação de resultados que preencham outras lacunas, acumulativa e progressivamente.

O princípio básico para a caracterização da essencialidade foi dado pelo legislador, ao estabelecer a discriminação setorial de atividades já mencionada. Compreendendo este objetivo, concedeu o Banco prioridade absoluta aos projetos elaborados pela CMBEU, os quais, na sua maioria, diziam respeito a empreendimentos infra-estruturais. Balanceadas as exigências de capital desses projetos e as estimativas dos recursos que provavelmente seriam entregues à administração do Banco, verificou-se o quase equilíbrio entre as duas parcelas - sobretudo depois das primeiras revisões dos orçamentos de custos - o que determinou a preferência pela execução do conjunto de empreendimentos estudados pela CMBEU. Os financiamentos aos demais setores, por isso mesmo, tiveram uma prioridade bastante reduzida.

O grau de prioridade é avaliado em função de pontos de vista genérico e particular. A prioridade genérica decorre da importância atribuível ao setor ou, dentro deste, aos subsectores, em relação à expansão econômica do país. Assim, por exemplo, embora os sistemas de transportes se revistam, conjuntamente considerados, de importância básica, o reaparelhamento das empresas de aviação comercial têm preferência inferior à dada à remodelação das estradas de ferro; no campo industrial, enquanto a siderurgia ou a fabricação de álcalis se situam no alto da escala de prioridade, a produção de cimento ou de pneumáticos não vem gozando de nenhuma preferência.

Na análise da prioridade genérica são levados em conta, em particular, os seguintes pontos, quando se trata de iniciativa no campo industrial:

- a) - inclusão do ramo de indústrias no programa preferencial-básico-prioritário elaborado, anteriormente, pela Comissão do Desenvolvimento Industrial com o fim de orientar e coordenar favores governamentais às atividades industriais (este programa é limitado, compreendendo apenas onze grupos de indústrias básicas);
- b) - insuficiência da produção doméstica da atividade em exame, medida em relação à demanda já existente;
- c) - insuficiência provável da produção doméstica de corrente da aludida atividade em futuro próximo, por força do crescimento normal da economia ou dos programas de expansão em execução ou projetados;
- d) - efeitos da expansão do setor sobre o balanço de pagamentos;
- e) - dificuldades para a mobilização de recursos privados em benefício do setor em decorrência da sua relativamente baixa lucratividade média, volume de capital requerido ou lenta maturidade dos investimentos;
- f) - influência da expansão do setor sobre o aproveitamento dos fatores de produção disponíveis;
- g) - efeitos da expansão do setor sobre o desenvolvimento dos demais setores.

A prioridade particular ou específica está vinculada ao próprio projeto, isoladamente considerado. É estabelecido em razão, principalmente, dos seguintes aspectos, examinados concomitantemente com a análise da rentabilidade e da exequibilidade técnica do empreendimento:

- a) - proporção em que a unidade produtiva referida no projeto contribui para o atendimento das necessidades do mercado interno, atuais ou próximas futuras;
- b) - efeito sobre o balanço de pagamentos;
- c) - grau de necessidade da colaboração financeira do Poder Público, principalmente em função da atratividade do ramo de produção para capitais privados, o volume de investimentos e a lucratividade relativamente baixa;
- d) - dimensões do empreendimento, analisadas sob o ponto de vista das economias de escala resultantes;
- e) - processo tecnológico adotado no fluxo produtivo, tendo em vista a verificação da incorporação de inovações capazes de elevar o nível médio de produtividade;
- f) - contribuição do projeto para a criação ou expansão do uso de recursos naturais e para a consolidação do parque manufatureiro existente ou em ampliação;
- g) - estrutura de capital da empresa, levando-se em conta a participação de capital estrangeiro e a natureza fechada ou aberta da sua organização;
- h) - efeitos gerais do empreendimento sobre a economia nacional, inclusive no que se refere ao aumento da arrecadação de tributos.

Um fator novo, de natureza locacional, vem sendo ultimamente considerado pelo Banco, por força de disposição legal, para a fixação do nível de prioridade. O art. 34 da Lei nº 2.973, determina o investimento anual pelo Banco, em caráter de prioridade, de pelo menos 25% do Fundo do Reparelhamento Econômico, nas regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste do país. O cumprimento desse dispositivo, que visa à mais intensa dinamização das atividades produtivas nas regiões economicamente menos evoluídas, imporá o estabelecimento de regras especiais para a análise das componentes caracterizadoras da prioridade para investimentos industriais ou de desenvolvimento agrícola. A simples aplicação dos fatores supra referidos, sem uma adaptação às condições do meio depresso, fatalmente tornaria inoperante a salutar providência da lei, já que poucos empreendimentos seriam selecionados quando cotejados com iniciativas lançadas nas áreas mais desenvolvidas.

Inclina-se o Banco, por isso mesmo, para ponderar, na consideração dos aspectos essenciais, principalmente a influência que a indústria possa exercer, direta e indiretamente, de imediato e para o futuro, em benefício da economia regional. Outros elementos são então analisados, sobretudo com o fim de precisar e mensurar essa influência. A orientação adotada encontra justificativa em outro dispositivo da Lei nº 2.973, o qual, na ausência de critérios de prioridade mais flexíveis, exerceria em relação às regiões economicamente retardadas efeitos negativos e inteiramente opostos ao tratamento especial determinado. É que a citada Lei permite que as empresas de seguros e de capitalização apliquem diretamente parte do aumento de suas reservas técnicas, em substituição ao depósito compulsório a que se encontram sujeitas. Não tendo as aludidas empresas possibilidade de realizar tais aplicações nas áreas em questão, por inexistência de iniciativas financeáveis segundo os critérios gerais adotados, procurariam, por certo, outras regiões para os seus inves-

timentos, inclusive mediante a transferência das poupanças nas primeiras coletadas.

Não ficariam aí, entretanto, as conseqüências do critério limitativo na avaliação da prioridade. A participação das empresas de seguros e de capitalização em iniciativas localizadas nas áreas subdesenvolvidas terá efeito altamente benéfico, visto que, ao lado da própria concretização da mesma, contribuirá, pela confiança com que encarará o empreendimento, para mobilizar recursos entesourados ou que se desviam para fins menos produtivos. A descapitalização decorrente da falta de oportunidade para inversões seria, então, bastante mais acentuada.

Organizações financeáveis - A caracterização das organizações que podem fazer jus à colaboração do Banco é feita de maneira ampla, classificando-se as normas correspondentes segundo a subordinação e tempo de funcionamento das entidades, as suas dimensões, a participação no seu capital de grupos estrangeiros, a estrutura do capital, a rentabilidade dos respectivos empreendimentos, e a integração dos mesmos nos programas governamentais de fomento econômico.

Não faz distinção o Banco, para a concessão de financiamentos, entre entidades de direito privado e empresas privadas. A sua colaboração, destarte é assegurada tanto às organizações estatais, dependentes da União, dos Estados e Municípios ou com os mesmos confundidos, quanto a iniciativas de natureza estritamente particular. Observe-se que em relação a estradas de ferro, portos e armazenagem, a predominância das entidades de natureza pública é completa, o mesmo ocorrendo, pelo menos no que se refere aos aspectos monetários, no campo da energia elétrica, em que os principais projetos estão sendo executados por sociedades de economia mista. No que se refere à navegação, armadores particulares foram beneficiados, enquanto a iniciativa particular é maior, numericamente, no campo dos empreendimentos industriais. Empresas com capitais mistos, entretanto, estão absorvendo crescente parcela dos fundos investidos no setor.

Podem receber o concurso da entidade tanto as organizações em fase de instalação quanto as que já se encontram em funcionamento. A legislação específica, como que para dissipar quaisquer dúvidas, registra expressamente a competência do Banco para financiar o reaparelhamento e ampliação dos diferentes setores de atividades enquadrados no seu campo de ação. Na prática se observa que, excluídos os meios de transportes ferroviários, em que os créditos se destinaram ao reaparelhamento de estradas já em funcionamento, a parcela mais substancial dos financiamentos aprovados beneficiaram a instalação de novos empreendimentos. É evidente que, na hipótese de iniciativas em lançamento, são ponderadas, com mais cuidado, a tradição dos responsáveis no campo em que se classifica o empreendimento e a sua capacidade empresarial, de modo geral,

No que diz respeito à dimensão das organizações, a característica não constitui, senão indiretamente, obstáculo à obtenção de recursos financeiros junto ao Banco. Prefere-se, naturalmente, concentrar os recursos em empreendimentos que requeiram maiores investimentos, não somente pelas dificuldades que tais iniciativas enfrentam para mobilizar os capitais de que carecem no mercado comum de crédito, mas também pelos efeitos que a produção em escala poderá determinar sobre a economia do país, de modo geral. Tem-se entendido que a pulverização das escas-

sas disponibilidades em empreendimentos de pequeno porte, de efeitos meramente locais ou, no máximo, regionais, não atende aos objetivos fundamentais do Banco.

Em alguns casos, entretanto, tem-se concedido financiamentos que, pelo montante, podem ser classificados como pequenos. No setor de energia elétrica, por exemplo, o Banco tem acedido em auxiliar pequenas iniciativas lançadas com o fim de possibilitar a distribuição ou transmissão da energia produzida por grandes sistemas, com capacidade sobrando. No campo industrial, do mesmo modo, estabelecimentos que não podem ou não devem ter maiores dimensões em virtude das características da respectiva produção ou do mercado existente, têm feito jus, excepcionalmente, à cooperação da entidade. Há que mencionar, outrossim, que o fator locacional contribui para amenizar o princípio dominante: nas áreas menos evoluídas, onde os grandes estabelecimentos ainda não encontram condições para desenvolvimento, os créditos em montante reduzido são permissíveis.

É fator secundário, também, no exame dos pedidos de financiamento, a nacionalidade das empresas. O Banco, de fato, não distingue entre organizações nacionais e estrangeiras, assegurando, a umas e outras, a sua cooperação. A atitude se originou em decisão proferida pelo Presidente Vargas, em 1953, em relação a financiamento a empresa de capitais estrangeiros, recomendado pela CMBEU. Esforços devem ser realizados, quando a organização interessada não for brasileira, no sentido de obter maior participação de fundos brasileiros na constituição do correspondente capital social. Se a providência não for bem sucedida, pode o Banco suplementar os capitais da organização estrangeira, sob a forma, porém, de participação societária, sempre que possível.

A posição liberal do Banco não significa, entretanto, que a colaboração deva ser prestada indiscriminadamente. Procura-se ponderar, por exemplo, como preliminar, o aporte real trazido à economia brasileiro pelos capitais estrangeiros, sobretudo mediante a transferência de bens de produção sem cobertura cambial. É óbvio que a probabilidade de obtenção do apoio do Banco crescerá com a elevação dessa contribuição para a formação de capital no país. Não se desprezam, também, outros programas, ou mesmo simples planos de expansão, que tenham as organizações estrangeiras postulantes em relação às suas atividades no Brasil.

No que tange à estruturação de capital, constitui elemento básico para deliberação o montante de recursos privados mobilizados para atender ao investimento. A legislação vigente estabelece, como regra, o limite de 60% do valor dos investimentos fixos como teto a que pode atingir a colaboração da entidade computados tanto os financiamentos quanto os avais. Excepcionalmente, considerado o caso concreto de características especiais por dois terços dos membros dos órgãos decisórios, será justificável ultrapassar o referido montante. É intuitivo que a maior capitalização particular favorecerá a concessão do concurso do Banco.

Convém observar, lateralmente, que o limite de participação estabelecido visa menos a resguardar as inversões feitas pelo Banco do que mesmo forçar o levantamento de recursos em fontes privadas de capital. De outra parte, não há limitação quanto ao valor absoluto do concurso financeiro da entidade, o qual é estabelecido mediante o exame de cada caso, em concreto. Os financiamentos já concedidos pelo Banco se distribuem em uma escala de freqüências que têm por limite inferior um milhão de cruzeiros e ascende a mais de 2 bilhões.

No caso de determinados empreendimentos de interesse de entidades públicas, como o reaparelhamento das ferrovias, tem-se reconhecido, como norma, a excepcionalidade das iniciativas para efeito da participação do Banco. Em referência à aquisição de embarcações marítimas, cujo mercado apresenta características especiais, tem-se concordado, também, em elevar o limite de contribuição do Banco, o mesmo ocorrendo em relação a algumas indústrias fundamentais. Para as iniciativas no setor de energia elétrica, tem havido, igualmente, certo favorecimento na fixação do montante dos financiamentos.

A provável rentabilidade da iniciativa concorre, também, para determinar a viabilidade da cooperação do Banco e estabelecer os seus limites. Princípio dominante é que, como foi visto, deve o empreendimento ser rentável e autossustentável, isto é, da sua concretização devem resultar benefícios e em montante líquido suficiente para atender a todos os encargos financeiros decorrentes. Na hipótese de ampliações ou reaparelhamentos, quando a unidade objeto da operação integra conjuntos já em produção, pode-se admitir que os compromissos oriundos do projeto sejam atendidos, em parte, mediante suplementação destacada dos rendimentos do estabelecimento em atividade. O importante a fixar é que o Banco não colabore para a efetivação de iniciativas que não produzam lucros.

Sob outra forma é ponderada a rentabilidade na análise dos projetos. Uma lucratividade mais reduzida do que a normalmente verificada nos setores industriais ou uma rentabilidade de configuração mais demorada, são condições que concorrem para justificar, ainda mais, a participação do Banco no empreendimento.

Leva-se em conta, finalmente, na análise dos empreendimentos financiáveis, o grau de integração do mesmo no programa de desenvolvimento econômico estabelecido pelo Governo. Se é certo que todas as atividades básicas, por definição, contribuem para a expansão da economia do país, não é menos verdade que algumas delas exercerão efeito direto e imediato sobre os planos em execução pelo Estado ou sob o seu patrocínio. É evidente que estas atividades merecerão a preferência para a percepção dos créditos do Banco.

Aplicabilidade dos créditos - No que concerne à maneira pela qual devam os recursos proporcionados pelo Banco ser aplicados pelo beneficiário, há norma restritiva em relação a capital de giro ou movimento. Não vem o Banco concedendo, com efeito, em empréstimos para fornecer fundos de movimento, nem considera as importâncias consignadas para esse fim nas previsões de gastos, nos cálculos realizados para fixar o montante de sua participação. Exige, pelo contrário, se faça prova das disponibilidades de recursos para capital de giro, quando mais não seja para os primeiros meses de operação do estabelecimento ou serviço.

Está a entidade, porém, examinando a possibilidade de rever a norma vigente de modo a criar novas facilidades para os seus eventuais mutuários. O problema está se impondo à consideração do Banco pelas crescentes necessidades de crédito a curto prazo que caracterizam as operações das indústrias básicas, que normalmente mantêm imobilizados em mãos de clientes vultosos recursos. Admite-se, também, que a decisão ampliadora da ação propulsora contribuirá para reforçar a posição econômico-financeira dos próprios mutuários do Banco, que, com isso, teriam possibilidade maiores de competir, tanto internamente quanto no mercado internacional, com fabricantes estrangeiros de produtos similares.

As aplicações dos créditos abertos em decorrência de financiamentos aprovados estão sujeitas a orçamento discriminativo, via de regra submetido à consideração dos órgãos técnicos an

tes da utilização da primeira quota. Esta previsão de gastos, que abrange, inclusive, capitais próprios e de outras fontes, é acompanhada do calendário das inversões, o qual especifica as aplicações até o início das operações.

O Banco se reserva, outrossim, o direito de adquirir ou fazer executar, diretamente, equipamentos ou serviços previstos no programa aprovado.

Política de juros - Para bem desempenhar as suas atividades de supridor de crédito para fins de desenvolvimento econômico, deveria o Banco adotar, para as suas operações, as mínimas taxas de juros. Ocorre, porém, que as taxas de interesse em um estabelecimento da categoria do Banco, para oferecer de fato, um rendimento real, devem incorporar, no seu montante, parcelas diversas, correspondentes a outros tantos encargos que devem ser exclusivamente atendidos com a remuneração do capital.

No caso do Banco, a parcela mais ponderável corresponde ao custo do dinheiro. Como já se esclareceu em outro capítulo, dos recursos que contribuem para compor as disponibilidades do Banco o principal - o adicional ao imposto de renda - é arrecadado sob a forma de empréstimo compulsório, restituível ao fim de cinco anos. E esse empréstimo vence juros, de 5% ao ano, além de exigir despesas que são atendidas também pela entidade e se orçam por 0,5% do arrecadado. Os depósitos obrigatórios das companhias de seguros e de capitalização acarretam idênticas despesas.

Acusto do dinheiro, no montante indicado, é adicionada a taxa de 1%, correspondente aos riscos a que estão sujeitos os créditos, sobretudo por prevalecerem durante prazos relativamente longos. Em último lugar devem ser levadas em conta a inércia do encaixe e as despesas de administração, conjuntamente avaliadas em 2,5%. Tem-se, conseqüentemente, que os juros não deverão ser inferiores, na média, a 9%. Normalmente se vem aplicando a seguinte tabela para a fixação das taxas de juros: ferrovias - 8%; armazenagem, energia elétrica e portos e navegação - 9%; transportes diversos - 10%; indústrias - 11%.

É bastante provável que, no futuro, sejam criadas condições que possibilitem a redução das taxas de juros. Encontra-se o Banco, no momento, na fase inicial das suas atividades, quando o custo por unidade de capital emprestado é ainda elevado. Obtida maior rotação nos capitais e reduzida a inércia do encaixe pela experiência adquirida na concessão e utilização dos financiamentos, aquele custo tenderá a reduzir-se. Há que observar, ainda, estar aumentando o volume dos recursos entregues ao Banco sem remuneração ou a um custo inferior ao dos recolhimentos compulsórios. A margem de benefícios, na aplicação de tais recursos, talvez compense eventuais reduções nas taxas adotadas para os fundos mais onerosos.

Registre-se, também, que as taxas de juros acima indicadas representam médias, podendo, por isso mesmo, sofrer variações mesmo dentro de cada setor. É em verdade é o que ocorre, já que prevalece a norma de fixar a taxa de juros não apenas em função da rentabilidade provável da iniciativa mas também do volume do crédito e das demais condições estabelecidas para a sua concessão. São levadas em conta, portanto, as características de cada caso concreto.

Modalidades da ação financiadora - A cooperação financeira do Banco a projetos de interesse para o desenvolvimento econômico pode ser assegurada segundo uma das seguintes formas

principais: financiamento ou empréstimo recuperável, participação no capital social, "underwriting", subscrição de debêntures e financiamento com recuperação do capital em valor constante (escala móvel), inversão direta de parte de companhias de seguros e de capitalização e das Caixas Econômicas Federais, e modalidades mistas ou associadas.

O financiamento recuperável, do tipo tradicional nas operações bancárias a longo termo, constitui a modalidade normal adotada pelo Banco para a materialização da sua cooperação financeira. As operações contratadas até 31 de dezembro de 1957, excetuados dois ou três casos, foram levadas a termo mediante aplicação da mencionada forma. O financiamento, na maioria dos casos, é dado sob a forma de abertura de conta em nome do cliente, sendo os saques autorizados de acordo com o calendário de aplicações aprovado. Em algumas hipóteses a totalidade dos recursos é entregue, de uma vez, aos mutuários, dependendo a orientação neste particular das condições de cada projeto.

No que se refere à participação do Banco na constituição do capital social de empresas que recorrem ao seu concurso, como modalidade de colaboração financeira e em substituição a empréstimos recuperáveis, duas formas de ação podem ser distinguidas, segundo a subscrição de ações se faça em decorrência da lei ou de contrato. A primeira hipótese compreende a transformação dos recursos emprestados em ações do capital social do mutuário, na forma estabelecida na Lei nº 2 300, de 23 de agosto de 1954, tornada extensiva ao Banco pelo Art. 15 da Lei nº 2 973, de 26 de novembro de 1956. O Banco ainda não recorreu a essa modalidade de subscrição de capital.

A subscrição de ações mediante condições estabelecidas em contrato acha-se regulada pela Resolução nº 26 do Conselho de Administração, referida no capítulo relativo a recursos financeiros. O Banco já está recorrendo a esse tipo de financiamento direto, prevendo-se a sua adoção desde logo nas decisões concessivas de colaboração ou dando-se à entidade, nos contratos de abertura de crédito, o direito de transformar o empréstimo recuperável em participação no capital social.

As operações de "underwriting" estão apenas sendo iniciadas pelo Banco. Uma das razões da ocorrência é o desejo de obter maior experiência no que tange à aquisição e disposição de títulos mobiliários.

Pode o Banco, também, garantir capitais a um empreendimento através da aquisição de debêntures, emitidos pela empresa pelo mesmo responsável. Trata-se de uma fórmula recentemente autorizada para a ação financiadora, não se dispondo, ainda, de observações sobre os seus resultados.

É também de decisão recente a adoção da escala móvel nos contratos de financiamentos aprovados pelo Banco. Pretende-se, com a medida, naturalmente, manter a integridade do capital mutuário, corrigindo-se, mediante índices especialmente elaborados, as eventuais perdas de substância que venha o mesmo sofrer em decorrência das mutações de valor da moeda. Estavam sendo examinadas, ao encerrar-se o exercício de 1957, as condições contratuais referentes à adoção da escala móvel, no único caso em que o recurso à fórmula foi determinado.

As inversões diretas pelas companhias de seguros e de capitalização são provocadas, via de regra, pelas próprias empre-

sas interessadas que estabelecem os contactos indispensáveis com as organizações financiadoras. Estas, por sua vez, solicitam permissão ao Banco para efetuar os investimentos em substituição ao recolhimento de parcela dos acréscimos sofridos pelas suas reservas técnicas em cada ano, submetendo-lhe o correspondente projeto. Concedida a autorização, as próprias empresas estabelecem a maneira pela qual o financiamento se efetivara, isto é, emprestimo, subscrição de ações, aquisição de debentures, etc. Em relação as inversões pelas Caixas Econômicas Federais o assunto não foi ainda regulamentado, mas, de modo geral, as condições de verão ser similares as adotadas para as companhias de seguros.

As modalidades mistas de ação financiadora correspondem à aplicação simultânea de mais de um dos tipos comentados.

Garantias - As normas que orientam a seleção das garantias que devem ser dadas pelos beneficiários da colaboração financeira do Banco são também bastante flexíveis, aplicando-se de acordo com o verificado em cada caso objetivo. O princípio determinante é de que a principal garantia dos recursos fornecidos pela entidade é o êxito do empreendimento financiado. Daí a cuidadosa análise a que são submetidos todos os pedidos e que procura averiguar, sobretudo, a exequibilidade técnica do empreendimento e as suas possibilidades efetivas sob o ponto de vista econômico e financeiro.

Ao lado dessa garantia, que não merece ser chamada subjetiva, por que se fundamenta em pressupostos aligeirados em dados numéricos, exige o Banco, também, as vinculações de bens e de direitos tradicionais nas operações bancárias. É na fixação deste tipo de garantia o critério e exigir a vinculação dos bens aos quais correspondem os investimentos fixos do projeto financiado, acrescidos de bens de valor suplementar equivalente a pelo menos 20%. Como, em regra, a participação do Banco não excede a 60% do valor dos investimentos fixos, a cobertura corresponde ao dobro do capital empregado.

Prepondera a orientação de exigir-se a constituição de garantias reais, representadas por hipoteca dos imóveis e penhor industrial dos equipamentos objeto da operação. Outras formas, como cauções de valores mobiliários, reserva de domínio de bens moveis, aval e fiança, são, também, adotadas como garantia principal e única ou como suplementação de cobertura. Em algumas hipoteses, principalmente, quando há pagamentos a realizar no exterior, é exigido o depósito previo de importâncias suficientes ao atendimento dos encargos.

Em relação às entidades de direito público o sistema de garantia é geralmente outro, baseando-se na cessão ou delegação de poderes para recebimento de taxas, impostos ou quotas-partes tributárias de qualquer natureza. Recebe o Banco, na hipótese, procuração para o respectivo recebimento, no momento e na proporção que se tornar necessário. A vinculação que se estabelece deste modo corresponde, na realidade, a uma destinação clausulada de recursos para meio de pagamento.

Ainda no que diz respeito à garantia de créditos abertos a entidades publicas, adota-se, também, a norma de o Governo contratante ou interveniente assumir o compromisso de incluir nos orçamentos futuros, na parte de previsão de despesas, as verbas necessárias para atender aos compromissos decorrentes dos financiamentos.

Condições diversas - Os prazos para a amortização dos financiamentos são estabelecidos, de modo geral, levando em conta a rentabilidade presumível do empreendimento. A alta rentabilidade determina a redução do período de pagamento enquanto que a lucratividade mais baixa justifica a extensão dos prazos. Antes do início do período de amortizações se concede, salvo casos excepcionais, um prazo de graça, durante o qual apenas se contam os juros. Esse período de graça, por sua vez, sucede a fase em que o crédito estava sendo utilizado e durante o qual apenas se contabilizam os juros.

Os esquemas para liquidação dos financiamentos repousam quase sempre, em tabelas de amortizações progressivas, como a conhecida Tabela Price.

O Banco estabelece como condição contratual aplicável a todas as operações de que participa, a reserva do direito de exercer ampla fiscalização sobre os empreendimentos e as entidades pelos mesmos responsáveis. Essa fiscalização, levada a efeito por um Departamento especializado e que pode materializar-se através de fiscais permanentes, visa, de modo geral, aos seguintes objetivos:

- a) as condições técnicas da execução das obras, serviços, equipamentos e aquisições compreendidos no projeto;
- b) os custos da execução do projeto;
- c) o cumprimento da programação técnica e financeira previamente aprovada;
- d) a aplicação dos recursos destinados à execução do projeto;
- e) a contabilização do contrato e das despesas com a efetivação do projeto;
- f) as condições de eficiência administrativa do mutuário;
- g) o atendimento das cláusulas contratuais.

Normas aplicáveis a avais - As regras enunciadas prevalecem, com as modificações impostas pela natureza especial das transações aos avais prestados pelo Banco, em nome próprio ou no do Tesouro Nacional a operações de crédito contraídas no exterior do país. Essa modalidade de colaboração se norteia, com efeito, pelos mesmos preceitos normativos vigentes para os créditos diretos, prevalecendo em relação aos avais as limitações ao exercício da ação financiadora antes assinalados.

4. Situação dos financiamentos em moeda nacional

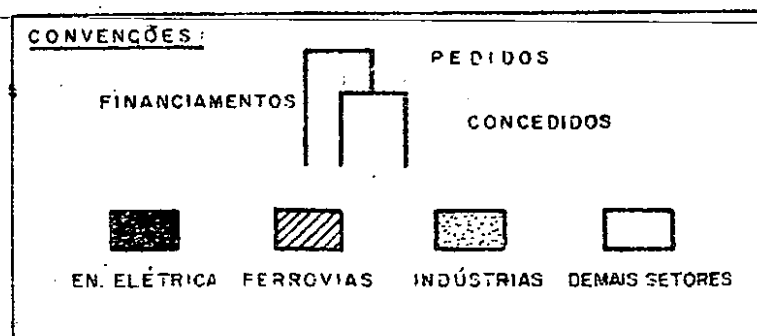
a) Introdução

Duas conclusões principais emergem da análise realizada em referência à execução que vem tendo os projetos

DISTRIBUIÇÃO DOS FINANCIAMENTOS SEGUNDO OS SETORES DE ATIVIDADE EM CADA REGIÃO

ATÉ 1957

Cr\$ BILHÕES



beneficiados pela colaboração financeira do Banco: a falta de ajustamento das realizações ao calendário estabelecido e a contínua e generalizada elevação dos custos dos respectivos empreendimentos.

Causas diversas, que variam segundo a própria natureza das iniciativas, contribuem para a demora que se vem observando na concretização dos programas aprovados, atuando com maior ou menor intensidade. Dentre os motivos normalmente registrados nos relatórios de controle submetidos ao Banco como responsáveis pelo descumprimento dos prazos prefixados podem ser destacados os seguintes:

- a) - demora na conclusão de operações de crédito destinadas a permitir a aquisição, no exterior, de equipamentos;
- b) - dificuldades para a importação desses mesmos equipamentos, oriundas de demora na obtenção, no país e no exterior, das indispensáveis licenças e de atraso nas entregas de material de parte dos fornecedores;
- c) - retardamento no suprimento de estudos, desenhos, plantas, etc. quando se depende de fornecedores estrangeiros;
- d) - encarecimento dos materiais e da mão-de-obra, absorvendo as disponibilidades financeiras, próprias ou obtidas junto a terceiros, com que contavam os empresários para a efetivação dos respectivos empreendimentos;
- e) - incapacidade dos subcontratadores, nas mais das vezes sofrendo as mesmas injunções circunstanciais atuantes sobre os empresários, para cumprir os seus compromissos nos prazos certos;
- f) - ocorrências anômalas e imprevisíveis como movimentos de reivindicações trabalhistas, chuvas, enchentes e fenômenos semelhantes;
- g) - fatores decorrentes da administração interna das organizações financiadas.

O retardamento observado quanto à execução dos projetos não ocorre, apenas, como se poderia imaginar, em relação às iniciativas a cargo de entidades públicas ou semi-públicas; também no que refere aos empreendimentos particulares é registrado o atraso. O problema, porém, assume maior relevância em relação aos programas de reaparelhamento e remodelação das estradas de ferro, não apenas pelo vulto dos recursos que estão sendo nos mesmos investidos - e que ficam, assim, sujeitos às oscilações de preços - mas também, e principalmente, pela manutenção dos pontos de estrangulamento das atividades produtivas que a não efetivação dos projetos acarreta.

Tem-se a impressão de que a organização administrativa das estradas de ferro brasileiras não favorece a concen-

tração de esforços para a realização, em prazos curtos e sem prejuízo das atividades normais de transporte, de programas de remodelação da envergadura dos que estão sendo executados. É possível, também, que a inadequação seja dos instrumentos de que podem lançar mão as ferrovias para o desempenho dessas tarefas extraordinárias. Qualquer que seja o fundamento da ocorrência, o certo é que as ferrovias não têm conseguido anular os fatores negativos que se vem antepondo a efetivação dos projetos, sendo que a incapacidade se manifesta, sobretudo, no que concerne ao suprimento de lastro e de dormentes e a sua posterior colocação nas correspondentes linhas.

A Rede Ferroviária Federal, instalada durante o ano, terá de enfrentar, de logo, os problemas apontados, de modo a elevar a eficiência das ferrovias que lhe são subsidiárias quanto ao programa de reaparelhamento. Enquanto, porém, não se institua a nova empresa e até que as providências quanto a reformas sejam determinadas, vem o Banco pondo em prática medidas de caráter excepcional com a finalidade de facilitar a concretização dos projetos que financiou no setor ferroviário.

A primeira providência estabelecida foi no sentido de proporcionar a empreiteiros e fornecedores de mutuários recursos financeiros complementares que facilitassem o atendimento dos compromissos pelos mesmos assumidos quanto a fornecimentos de material ou a prestação de serviços. Foram aprovadas, em consequência, normas especiais para a abertura de créditos a fornecedores, segundo condições que repousam, principalmente, no caucionamento de direitos creditórios. As normas em questão foram modificadas em 1957, em face da experiência adquirida com a sua aplicação e visando a assegurar aos contratadores de serviços e fornecimentos facilidades de crédito mais amplas.

Constituiu o Banco, em 1955, o Grupo Especial Ferroviário, integrado por experientes engenheiros, com o objetivo de examinar a situação de cada projeto financiado pelo Brasil e de propor as providências aconselhadas pela análise, sobretudo no que tange ao estabelecimento de medidas que ativassem a realização das obras e aquisições. Estudou o Grupo a situação de todos os projetos, fazendo inspeções locais e entrando em entendimentos com as administrações das respectivas estradas. Resultou desse trabalho a revisão dos esquemas de aplicação dos recursos proporcionados pelo Banco e o estabelecimento de novos calendários de execução, de par com a proposição de providências práticas tendentes a acelerar as aplicações.

Como terceira providência tendente a apressar a conclusão dos projetos ferroviários, deve-se mencionar a orientação adotada pelo Banco, de encarregar-se diretamente da aquisição de materiais e equipamentos destinados às ferrovias. Com essa medida são afastados os obstáculos de ordem burocrática que adviriam de multiplicação de concorrências e se obtém o ponderável benefício de redução dos custos, em decorrência da colocação de encomendas de maior vulto. O processo já

foi utilizado para a compra de vagões, locomotivas e trilhos, tendo sido altamente vantajosa a interferência do Banco.

Em relação a trilhos abriu o Banco, em dezembro de 1955, concorrência para o fornecimento de 55 mil toneladas de trilhos de 44,65 e 37,10 kg por metro e de placas de apoio, talas de junção e arruelas equivalentes a quantidade. Dez empresas, sediadas em dez países diferentes, concorreram ao chamado, apresentando propostas para o fornecimento e cobrindo toda a quantidade prevista. Ganhou a concorrência, depois de convenientemente examinadas as propostas e de haver sido levado em conta o pronunciamento da SUMOC quanto aos problemas cambiais envolvidos, a Centrala Handla Zagranicznego - Centrozap, empresa estatal polonesa. A 12 de outubro de 1956 foi firmado o contrato regulador da compra, que atingiu o montante de cerca de 10,4 milhões de dólares.

Em agosto de 1957 foi divulgado edital correspondente a nova coleta de preços para trilhos de aço e respectivos acessórios, elevando-se, entretanto, as quantidades a adquirir. Solicitaram-se dos interessados condições para o fornecimento de 180.000 toneladas de trilhos de 37,10 kg/m; 22.000 de trilhos de 56,89 kg/m e 20.000 t de trilhos de 50,34 kg/m. Os trabalhos de julgamento das propostas se processaram durante o resto do ano, possibilitando a assinatura, a 16 de dezembro, de novo contrato com a Centrozap, regulando a operação de compra e venda de 100.000 toneladas de trilhos de 37,1 kg/m, pela importância de 17 milhões de dólares, moeda-convenio. Continuavam os estudos relativos aos demais tipos de trilhos previstos no edital.

Providência semelhante foi tomada em relação a vagões, tendo sido assinados, em 1956 e 1957, vários contratos com empresas brasileiras especializadas. Tanto os vagões quanto os trilhos serão entregues as estradas de ferro interessadas, por conta dos créditos que lhes foram abertos ou de suplementações especiais, aprovadas ou em estudos.

Antecedendo a descrição sumária das operações de financiamento aprovadas pelo Banco, e apresentada, a seguir, a relação desses mesmos financiamentos, de 1952 a 31 de dezembro de 1957. O arrolamento engloba os financiamentos contratados e aqueles que, em decorrência de circunstâncias variadas, na maioria das vezes independentes do Banco, ainda não tiveram sua situação formalizada devidamente. A descrição das operações é exposta na ordem alfabética do nome ou designativo do mutuário ou beneficiário, compreendendo o comentário, quando for o caso, uma ou mais decisões, ainda que estas tenham sido formuladas em exercícios diferentes. Quando a colaboração do Banco abrange financiamento e garantia de crédito externo, o comentário explicativo é feito em relação ao financiamento, isto é, na presente seção do capítulo. Se, todavia, o mutuário apenas se beneficiou de aval, a descrição do projeto é registrada na seção relativa as operações em moeda estrangeira.

Cumpra esclarecer, mais uma vez, que os valores registrados como correspondentes aos financiamentos não englobam comissão de abertura e outros encargos e de que os dados divulgados retificam elementos numéricos divulgados anteriormente.

I - OPERAÇÕES CONTRATADAS

A) De 1952 a 1956

MUTUÁRIO	Sector de Atividade	Data do Contrato	Financiamento (Cr\$ 1.000)
1 - Estrada de Ferro Central do Brasil.....	Ferrovias...	10-12-52	1.181.000
2 - Cia. Nacional de Alcalis...	Industria...	6- 3-53	180.000
3 - Superintendencia das Empre- sas Incorporadas ao Patrimo- nio Nacional - (SEIPAN)....	Armazenagem	10- 5-53	27.000
4 - IRFA - Industrias Reunidas de Ferro e Aço Ltda.	Industria...	30- 9-53	50.000
5 - Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.....	Ferrovias...	3-12-53	736.288
6 - Governo do Espirito Santo (Usina Rio Bonito).....	Energia....	12- 1-54	176.097
7 - Fabrica Nacional de Motores	Industria...	29- 3-54	115.315
8 - Cia. Hidroeletrica São Pa- trício.....	Energia....	13- 9-54	7.000
9 - Estrada de Ferro Santos a Jundiaí.....	Ferrovias...	14- 4-54	94.000
10 - Governo do Estado da Bahia (Usina do Fúmil).....	Energia....	22- 4-54	224.140
11 - Estrada de Ferro de Goias.	Ferrovias...	23- 4-54	244.664
12 - Estrada de Ferro Santos a Jundiaí.....	Transp. di- versos.....	12- 5-54	76.000
13 - Cia. Eletricidade Alto Rio Doce (CEARD).....	Energia....	19- 5-54	200.000
14 - Cia. Industrial Força e Luz do Sobral.....	Energia....	16- 7-54	5.000
15 - Estrada de Ferro Central do Brasil.....	Ferrovias...	16- 7-54	276.219
16 - Armazens Gerais Frigorifi- cos - ARFRIO S/A.....	Armazenagem	30- 7-54	46.000
17 - Pref. Municipal de Lagoa San- ta.....	Energia....	12- 8-54	1.200
18 - Cia. Força e Luz Cataguazes - Leopoldina.....	Energia....	27- 8-54	80.000
19 - Fabrica Nacional de Vagões S.A.	Industria...	14- 9-54	49.000
20 - Cia. Prada de Eletricidade	Energia....	15-10-54	12.000
21 - Caixa Economica Federal da Paraíba.....	Energia....	15-12-54	1.000
22 - Rede Viação Parana-Santa Ca- tarina.....	Ferrovias...	16-12-54	346.500
23 - Cia. Paulista de Estrada de Ferro.....	Ferrovias...	18- 1-55	86.174
24 - Fabrica Nacional de Ferra- mentas.....	Industria...	4- 5-55	9.000
25 - Brassinter S.A. - Industria e Comercio.....	Industria...	13- 5-55	15.000
26 - Cia. Docas de Santos.....	Portos e Na- vegação....	15- 7-55	113.240

(Continua)

(Continuação)

MUTUÁRIO	Setor de Atividade	Data do Contrato	Financiamento (Cr\$ 1.000)
27 - Cia. Hidroelétrica São-Patm cio.....	Energia...	18- 8-55	2.500
28 - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.....	Ferrovia...	29- 8-55	302.752
29 - Cia. Nacional de Energia Ele trica.....	Energia....	9- 9-55	20.000
30 - Cia. de Eletricidade do Me dio Rio Doce.....	Energia....	21-10-55	25.000
31 - Estrada de Ferro São Luís- -Teresina.....	Ferrovia...	27-10-55	12.500
32 - Estrada de Ferro Central do Piauí.....	Ferrovia...	27-10-55	1.800
33 - Rede de Viação Cearense....	Ferrovia...	27-10-55	38.000
34 - Estrada de Ferro Sampaio Cor reia.....	Ferrovia...	27-10-55	8.300
35 - Estrada de Ferro Bahia-Mi nas.....	Ferrovia...	27-10-55	14.000
36 - Rede Ferroviária do Nordes te.....	Ferrovia...	27-10-55	531.556
37 - Irmãos Negrini S.A.	Indústria..	3-11-55	20.000
38 - Cia. Petroleo da Amazonia..	Indústria..	10-11-55	70.000
39 - Celulose e Papel Fluminense S.A.	Indústria..	18-11-55	66.000
40 - Cia. de Eletricidade do Al to Rio Doce.....	Energia....	21-11-55	180.000
41 - Cia. Hidroelétrica do Rio Pardo.....	Energia....	30-11-55	390.000
42 - Brassinter S.A. - Industria e Comercio.....	Indústria..	1-12-55	5.000
43 - Máquinas Piratininga S.A....	Indústria..	14-12-55	30.000
44 - Mecânica Pesada S.A.	Indústria..	21-12-55	50.000
45 - Termoeletrica de Charqueadas S.A.	Energia....	23-12-55	300.000
46 - Cia. Paulista de Força e Luz	Energia....	23-12-55	250.960
47 - Cia. Melhoramentos de Mos so.....	Energia....	28-12-55	8.900
48 - Cia. Força e Luz Cataguazes -Leopoldina.....	Energia....	3- 1-56	28.000
49 - Frigorífico Mouran S.A. In dustria e Comercio.....	Indústria..	13- 1-56	46.000
50 - S.A. Empresa Elétrica de Ita pura.....	Energia....	30- 1-56	30.000
51 - Cia. Eletricidade Nova Fri burgo.....	Energia....	17- 2-56	28.160
52 - Laminação de Ferro S/A (LA FERSA).....	Indústria..	21- 2-56	24.000
53 - Rede Mineira de Viação.....	Ferrovia...	5- 4-56	567.850
54 - Cia. Metalurgica Barbara...	Indústria..	11- 4-56	25.000
55 - Estrada de Ferro Araraqua ra.....	Ferrovia...	22- 6-56	400.789
56 - Matadouro Industrial Campo Grande S.A.	Indústria..	13- 7-56	48.000
57 - Estrada de Ferro Da. Tere sa Cristina.....	Ferrovia...	9- 8-56	108.900

(Continua)

(Continuação)

MUTUÁRIO	Setor de Atividade	Data do Contrato	Financiamento (Cr\$ 1.000)
58 - Comissão Estadual de Silos e Armazens (CESA-RGS).....	Armazenagem	23- 8-56	224.000
59 - Centrais Elétricas de Goiás S.A.	Energia....	28- 9-56	112.000
60 - Serviços Elétricos do Estado do Amazonas.....	Energia....	18-10-56	14.080
61 - Fábrica Nacional de Ferramentas.....	Indústria..	19-10-56	13.000
62 - Estrada de Ferro Sorocabana	Ferrovia...	25-10-56	1.161.863
63 - Armazens Gerais Frigoríficos ARFRIO S/A	Armazenagem	12-11-56	17.000
64 - Prefeitura Municipal de Itabaiana.....	Energia....	21-11-56	6.817
B - Em 1957			
1 - Arno S.A. - Indústria e Comércio.....	Indústria..	9- 1-57	108.000
2 - Cia. de Eletricidade do Alto Rio Grande.....	Energia....	14- 1-57	400.000
3 - Cia. Brasileira de Usinas Metalúrgicas.....	Indústria..	30- 1-57	44.000
4 - Navegação Savonia S.A.	Portos e Navegação....	31- 1-57	9.828
5 - Cia. Força e Luz Norte Fluminense.....	Energia....	19- 2-57	11.500
6 - Aços Vilarés S.A.	Indústria..	20- 3-57	133.843
7 - Estrada de Ferro Mossoro...	Ferrovia...	4- 4-57	8.600
8 - Comissão do Vale do São Francisco (Barragem de Três Marias).....	Energia....	14- 5-57	2.597.000
9 - Empresa Força e Luz Santa Catarina.....	Energia....	23- 5-57	62.701
10 - Cia. Catarinense de Força e Luz.....	Energia....	11- 6-57	13.000
11 - Cia. Prada de Eletricidade	Energia....	28- 6-57	14.400
12 - Cia. Prada de Eletricidade	Energia....	28- 6-57	2.500
13 - Siderúrgica Rio Grandense S.A.....	Indústria..	28- 6-57	30.000*
14 - Cia. Paulista de Estradas de Ferro.....	Ferrovia...	4- 7-57	241.300
15 - Cia. Brasileira de Alumínio	Indústria..	24- 7-57	450.000
16 - Cia. Armazens Gerais do Estado de Pernambuco - CAGEP	Armazenagem	29- 7-57	42.300
17 - Cia. Nacional de Alcalis...	Indústria..	2- 8-57	347.000
18 - Cia. Paulista de Força e Luz	Energia....	5- 8-57	250.000
19 - Navegação Frigorenner Ltda.	Portos e Navegação....	13- 8-57	21.500
20 - Eletro Metalúrgica Abrasivos Salto S.A.	Indústria..	3-10-57	22.000
21 - Frimisa-Frigoríficos Minas Gerais S.A.	Indústria..	11-10-57	200.000

*Investimento total por empresa de seguros..

(continua)

(Continuação)

MUTUÁRIO	Setor de Atividade	Data do Contrato	Financiamento (Cr\$ 1.000)
22 - RFFSA - Estrada de Ferro Central do Brasil.....	Ferrovia...	18-11-57	935.000
23 - RFFSA - Estrada de Ferro Central do Brasil (Trens de subúrbio).....	Ferrovia...	18-11-57	659.000
24 - RFFSA - Estrada de Ferro Central do Brasil (Rede de Minas).....	Ferrovia...	18-11-57	410.810
25 - RFFSA - Rede Viação Parana-Santa Catarina.....	Ferrovia...	18-11-57	300.000
26 - RFFSA - Rede Viação Cearense.....	Ferrovia...	18-11-57	40.594
27 - RFFSA - Viação Ferrea Federal Leste Brasileiro.....	Ferrovia...	18-11-57	125.000
28 - RFFSA - Estrada de Ferro Leopoldina.....	Ferrovia...	18-11-57	761.000
29 - Cia. Força e Luz Cataguazes-Leopoldina.....	Energia....	28-11-57	25.000
30 - Cia. Industrial de Estância	Energia....	6-12-57	10.000

II - OPERAÇÕES COM CONTRATOS EM ELABORAÇÃO A 31-XII-1957

BENEFICIÁRIO	Setor de Atividade	Data de Aprovação	Importancia Recomendada (Cr\$ 1.000)
1 - Cia. Matogrossense de Eletricidade.....	Energia....	12-54	8.515
2 - Governo Espírito Santo (Usina Rio Bonito).....	Energia....	12-54	32.004
3 - Central Eletrica do Piauí ..	Energia....	1-55	27.000
4 - Cia. Mogiana de Estrada de Ferro.....	Ferrovia...	2-56	400.000
5 - Rede Viação Parana-Santa Catarina.....	Armazenagem	2-56	45.000
6 - Estrada de Ferro Goiás.....	Armazenagem	2-56	7.500
7 - Cia. Mogiana de Estrada de Ferro.....	Armazenagem	2-56	15.000
8 - Viação Ferrea Rio Grande do Sul.....	Armazenagem	3-56	15.000
9 - Industria Química Basica...	Industria..	5-56	37.000
10 - Governo Espírito Santo (Usina Rio Bonito).....	Energia....	6-56	90.000
11 - Industria Dinamo-Eletrica do Brasil S.A.	Industria..	10-56	15.017
12 - Cia. Brasileira de Cobre...	Industria..	12-56	12.300*
13 - Empresa Fluminense de Energia Eletrica (Macabu).....	Energia....	12-56	268.000
14 - Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.....	Ferrovia...	3-57	782.000
15 - Volkswagen do Brasil.....	Industria..	4-57	150.000

(Continua)

(Continuação)

BENEFICIÁRIO	Setor de Atividade	Data da Aprovação	Importância Recomendada (Cr\$ 1.000)
16 - M.W.M. Motores Diesel S.A.	Indústria..	5-57	25.000
17 - Cia. Mineira de Eletricidade	Energia....	5-57	16.000
18 - Industria Elétrica Brown Boveri S.A.....	Indústria..	7-57	50.000
19 - Cia. Siderurgica Paulista..	Industria..	8-57	400.000
20 - Fabrica Nacional de Motores	Industria..	8-57	237.708
21 - Laminacao Fluminense S.A....	Industria..	8-57	25.000
22 - Fosforita Olinda S.A.....	Industria..	8-57	8.865
23 - Panamericana Textil.....	Industria..	8-57	150.000
24 - L. Figueiredo Navegacao....	Portos e Navegacao....	8-57	89.393
25 - Cia. Força e Luz do Paraná	Energia....	8-57	60.000
26 - Cia. Hidroeletrica São Paulo	Energia....	9-57	10.300
27 - Cia. de Eletricidade de Nova Friburgo.....	Energia....	9-57	23.000
28 - Cia. Sul Mineira de Eletricidade.....	Energia....	10-57	55.000
29 - Governo Estado Sergipe.....	Energia....	10-57	15.000
30 - Prefeitura Municipal de Massape.....	Energia....	10-57	3.200
31 - Nitrogênio S.A.	Industria..	10-57	120.000
32 - Bahia Industrial S.A. - Moinho Salvador.....	Armazenagem	10-57	24.100
33 - Mobrasa - Moinhos Brasileiros.....	Armazenagem	10-57	10.000
34 - Governo da Bahia - Estrada de Ferro Nazare.....	Ferrovias..	10-57	40.000
35 - Rede Mineira de Viação.....	Ferrovias..	11-57	592.460
36 - Pirelli S.A.	Industria..	11-57	126.000
37 - Cia. Brasileira de Caldeiras.....	Industria..	11-57	25.000
38 - Cia. Nacional de Alcalis...	Industria..	11-57	400.000
39 - Fongra Produtos Químicos S.A.	Industria..	11-57	80.000
40 - Cia. Hidroeletrica do São Francisco.....	Energia....	11-57	500.000
41 - Comissão Estadual de Energia Elétrica (USINA JACUI)	Energia....	11-57	860.400
42 - Cia. Paulista de Estradas de Ferro.....	Ferrovia...	12-57	74.311
43 - Cia. Mogiana de Estrada de Ferro.....	Ferrovia...	12-57	34.264
44 - Estrada de Ferro Sorocabana	Ferrovia...	12-57	88.101
45 - Rede Ferroviária Federal S.A.	Ferrovia...	12-57	1.670.217
46 - Industria Metalurgica Forjaço.....	Industria..	12-57	10.327*
47 - Usinas Eletricas Paranapanema - USELPA -	Energia....	12-57	700.000
48 - Prefeitura Municipal de Neópolis.....	Energia....	12-57	3.570
49 - Prefeitura Municipal de Itumirim.....	Energia....	12-57	2.000*

* - Em Cr\$ 1.000

anual de 500.000 kW de capacidade, mínimo de potência indispensável para atender a demanda de 8,3 milhões de kW que se estima venha a ocorrer em 1965, exigira, provavelmente, suprimentos de aço especial em mais de.... 6.000 toneladas por ano ;

- c) a fabricação de tratores no Brasil não pode prescindir de aços especiais, já que 15 a 20% do peso desses veículos são constituídos daquele metal;
- d) a economia líquida de divisas acarretada pela efetivação do projeto ora comentado será de 8 milhões de dólares, anualmente.

O programa original teve sua execução iniciada no primeiro trimestre de 1956, esperando-se esteja concluído nos últimos meses de 1958. A 26 de junho de 1957 foi inaugurado, solenemente, o forno elétrico para 12 toneladas. A aquisição dos valores mobiliários emitidos pela Aços Villares S/A. foi completada durante o ano, na forma convencionada.

Armazéns Gerais Frigoríficos "ARFRIO" S.A. - A 22 de setembro de 1957, com a presença do Senhor Presidente da República, foi inaugurado, na cidade de São Paulo, o primeiro armazém frigorífico da empresa Armazéns Gerais Frigoríficos "ARFRIO" S.A.

A moderna unidade de armazenamento frigorífico foi construída e instalada com a colaboração financeira do Banco, que proporcionou a empresa, mediante a abertura de dois créditos, recursos da ordem de 63 milhões de cruzeiros. O custo total do empreendimento foi de 124 milhões de cruzeiros, aproximadamente. O financiamento e a suplementação concedidos pelo Banco foram objeto de contratos levados em 30 de julho de 1954 e 21 de novembro de 1956.

O projeto aprovado pelo Banco consistiu, em síntese, no seguinte:

- a) - construção de prédio com perto de 12 mil metros quadrados de área, com 3 pavimentos e dispondo de 24 câmaras de refrigeração;
- b) - instalação de equipamento capacitado a resfriar as câmaras de - 10° C a - 20° C e consistindo, principalmente, de 3 compressores Taurus de 200.000 frigorias por hora e 2 sinos de 150.000 frigorias por hora, com motores de 85 e 65 HP, respectivamente;
- c) - instalação de grupo diesel de emergência de 350 HP.

As câmaras possibilitarão uma armazenagem de 6.000 toneladas, tendo uma capacidade total de 900 mil frigorias por hora.

Com a inauguração do frigorífico se reduz, de alguma sorte, o "deficit" verificado na capacidade de estocagem a frio na capital paulista. As pesquisas realizadas quando do lançamento da iniciativa mostraram que, efetivamente, São Paulo dispunha de uma capacidade de refrigeração apenas para 15 mil toneladas. Espera-se, pois, que o armazém da ARFRIO contribua para a regularização do abastecimento de gêneros alimentícios peregríveis na cidade. O movimento de armazenamento verificado nos últimos meses do ano, e que deve ser tido por experimental, confirma essa expectativa.

A empresa se utilizou de todo o crédito que lhe foi concedido.

Arno S.A. Indústria e Comércio - A 9 de janeiro de --- 1957 foi firmado o contrato concernente ao financiamento concedido pelo Banco, em abril de 1956, à Arno S.A. Indústria e Comércio. A demora observada na formalização do crédito decorreu de causas estranhas ao Banco.

A colaboração financeira do Banco, concretizada através do financiamento de 108 milhões de cruzeiros, visa a permitir a ampliação das instalações da empresa, de modo que lhe seja possível diversificar suas linhas de produção e aumentar as quantidades dos tipos já produzidos. Este programa deveria exigir, quando estudado, uma inversão da ordem de 280 milhões de cruzeiros. Concordeu a Arno, todavia, analisando os diferentes aspectos do problema em combinação com o Banco, em reduzir, de início, os planos estabelecidos, adiando para outra oportunidade algumas das despesas computadas. Com isso a previsão dos investimentos ficou reduzida a 210 milhões de cruzeiros, devendo caber às máquinas e instalações um montante de 148 milhões.

O bom conceito da empresa se firmou, sobretudo, em decorrência da aceitação pelo público dos aparelhos eletrodomésticos de sua fabricação. Não se restringe a atividade produtiva da empresa, todavia, unicamente a essa linha. Produz ela, e em escala que se acresce de ano para ano, motores elétricos industriais de diferentes potências e de aplicações diversas. A ampliação projetada tem por objetivo, justamente, o aumento dessa linha de produção.

Concluídos os trabalhos com a execução do projeto financiado pelo Banco a produção da ARNO será a seguinte, além da fabricação dos aparelhos eletrodomésticos: motores elétricos industriais - 200.000 (acréscimo de 50% sobre a produção na época do pedido); motores de anéis - 7.200 (produto novo); geradores elétricos até 200 KVA - 12000 (produto novo); reostatos e "controllers" para motores elétricos e de anéis - 21.600 (produto novo); chaves elétricas para motores - 2.500 (aumento de 700 unidades). No grupo de motores estão compreendidos os motores com rotor em curto circuito - já fabricados pela empresa na base de 10.000 unidades por mês e com potência que vão de 1/6 a 200 HP - de anéis para guindastes e de anéis para fins diversos. Os motores para guindastes ainda não se produzem no país em escala industrial, não obstante a sua necessária utilização em pontes rolantes, guindastes, monta-cargas e aparelhos semelhantes.

A produção da ARNO no campo dos geradores deverá constituir valiosa contribuição para a solução do problema da instalação de energia elétrica em pequenos núcleos demográficos do interior do país. Facilitará, também, a instalação de unidades geradoras de emergência em estabelecimentos industriais.

Até 31 de dezembro de 1957 tinham sido levantadas as estruturas metálicas dos novos galpões, sendo que grande parte - destas já se encontrava concluída. Os pisos de concreto armado estavam bastante adiantados, o mesmo ocorrendo com a instalação hidráulica subterrânea e a construção da caixa d'água. No que se refere a equipamento, a encomenda correspondente já se encontrava praticamente colocada, sendo que algumas máquinas já tinham sido entregues.

Convém advertir que o Banco, com o intuito de assegurar a continuidade da produção no setor do material elétrico leve e médio, única linha de produção que realmente lhe interessava, estabeleceu para a ARNO o compromisso de manter a predominância do

citado equipamento no total da produção física anual da empresa. Assim, além de ficar mantida a posição de linha secundária para os aparelhos eletro-domésticos, se assegurará a produção do equipamento suplementar indispensável ao aproveitamento da energia gerada nos grandes sistemas que o próprio Banco vem financiando.

A mutuária já se utilizou do crédito proporcionado pelo Banco, em sua totalidade.

Bahia Industrial S.A. - Moinho Salvador - O Governo, tendo em vista a necessidade de promover o aumento da capacidade de armazenagem de trigo instalada no país, tendo em vista, principalmente, as aquisições do cereal programadas para os anos imediatos, determinou, por intermédio do Ministério da Agricultura, algumas providências com o mencionado objetivo. A Secretaria de Estado, de acordo com o Banco, divulgou, em janeiro de 1957, edital convocando os moinhos de trigo em funcionamento a apresentar seus programas de expansão no setor da estocagem, para fins de verificação da possibilidade de serem concedidos recursos pelo Banco.

Entre as entidades que acorreram ao chamamento do Governo se inclui a Bahia Industrial S.A. - Moinho Salvador, propondo-se a instalar, junto ao moinho que possui na capital baiana, novo silo, com capacidade para 12.331 toneladas de trigo. Os silos existentes são para 14.000 toneladas, enquanto a capacidade de moagem ascende a 250.000 toneladas, com 111 mil de quota. Estimou-se o custo do investimento em 55 milhões de cruzeiros, dos quais 24,1 milhões seriam proporcionados pelo Banco.

O silo se constituirá de 10 células cilíndricas de concreto, com 45 metros de altura e diâmetro aproximado de 7,5 metros. A capacidade das células variará de 100 a 4.680 toneladas. Disporá o silo de instalações mecânicas especializadas, tais como elevador de alimentação, peneiras de limpeza, coletor de pó, transportadores, etc. além de equipamento de descarga pneumática no porto. A capacidade de armazenagem do moinho assegurará um estoque para mais de 30 ou 75 dias de trabalho, segundo se faça a comparação com a capacidade de moagem teórica ou efetiva (quotizada).

Com o projetado reforço de capacidade o Moinho Salvador aparentemente ficaria com excesso de tonelage para armazenagem. Tal não ocorre, entretanto, porque a chegada do trigo em grão obedece a um fluxo bastante irregular, em virtude de falta de programação no sistema de transporte marítimo, deficiência de estocagem nas áreas de produção e em outros portos e diversidade da qualidade do cereal que obriga a manutenção de estoques para a adequada dosagem.

Calcula-se que dentro de 6 a 8 meses estejam concluídas as obras dos silos.

Concedeu o Banco, a 2 de outubro de 1957, um financiamento de Cr\$ 24.100.000, à Bahia Industrial S.A., para a execução do projeto.

BRASSINTER S.A. Indústria e Comércio - A fabricação de peças diversas pelo processo da metalurgia do pó constitui o objetivo da BRASSINTER S.A. Indústria e Comércio, empresa sediada em São Paulo. Seu estabelecimento, cuja instalação foi financiada pelo Banco, está em funcionamento desde novembro de 1955, preenchendo uma lacuna até então existente no parque manufatureiro nacional.

Com efeito, os carburetos de tungstênio sinterizados, os mancais porosos e as peças diversas de ferro sinterizado vêm tendo crescente aplicação na indústria, já se havendo formado, no Bra-

sil, um mercado bastante promissor. A indústria automobilística, de tratores, de motores elétricos, de bombas d'água, etc., tem nos mancais porosos, por exemplo, um substituto equivalente para os mancais de esferas e rolamentos. Já os carburetos são empregados em ferramentas de corte, cortad'água, brocas perfuratrizes, matrizes para estiramento e trefilação de arames, etc.

Beneficiou-se a Brassinter de dois créditos concedidos pelo Banco, sendo que o segundo, no montante de 5 milhões de cruzeiros, foi aprovado a título de suplementação e para fazer, face ao aumento verificado no orçamento inicial. O primeiro crédito foi de 15 milhões. Os contratos foram firmados a 13 de maio e 1º de dezembro de 1955, estando sendo executados com regularidade. O custo total do empreendimento foi da ordem de 35 milhões de cruzeiros.

A empresa teve seu funcionamento em 1957 assinalado por grave anormalidade. Durante as greves ocorridas em São Paulo o seu estabelecimento foi seriamente depredado pelos operários amotinados, tendo mesmo sido ferido um seu Diretor e alguns auxiliares. As atividades de produção estiveram paralizadas, por isso mesmo, durante certo tempo.

A Brassinter já iniciou a liquidação do seu débito para com o Banco, de acordo com a tabela de encargos antes aprovado.

Caixa Econômica Federal da Paraíba - Mediante contrato firmado a 15 de dezembro de 1954 fez o Banco um suprimento, a Caixa Econômica Federal da Paraíba, de 1 milhão de cruzeiros, para o fim especial de permitir a instituição concedesse a Prefeitura Municipal de Alagoa Grande um empréstimo em importância equivalente.

Destinaram-se os recursos à aquisição de um conjunto gerador para fornecimento de energia elétrica ao Município. A importância do crédito foi utilizada para o fim a que se destinava, tendo entrado em funcionamento o gerador. A dívida para com o Banco foi liquidada, integralmente, em janeiro de 1957.

Celulose e Papel Fluminense S.A. - Entrou em funcionamento, nos meados de 1957, a fábrica que a Celulose e Papel Fluminense S.A. estava montando, desde dezembro de 1955, na Cidade de Campos, Estado do Rio de Janeiro. O Banco assegurou a sua colaboração financeira à iniciativa, proporcionando a empresa, conforme contrato assinado a 18 de novembro de 1955, um financiamento de 66 milhões de cruzeiros.

Trata-se de uma unidade industrial integrada para a fabricação de celulose e papel, tendo como matéria-prima básica a pasta semi-química decorrente da deliquificação do bagaço de cana de açúcar. A capacidade de produção de celulose não branqueada será da ordem de 20 toneladas em 24 horas, permitindo a fabricação de 18 a 20 toneladas diárias de papel Kraft apergaminhado e 20 a 25 toneladas de papéis para embrulho da largura de 2,4 metros. O equipamento foi produzido pela empresa Indústria Mecânica Cavallari S.A., de São Paulo, tendo o investimento total sido orçado em 146 milhões de cruzeiros.

Interessou-se o Banco pelo projeto principalmente por estar a produção baseada em matéria-prima praticamente tida por inaproveitada nas usinas de açúcar e de serem as instalações de origem nacional. Assim, ao lado do estímulo à utilização de um des-

perdício das usinas, o projeto contribuirá para desenvolver a indústria brasileira especializada em máquinas para a fabricação de papel.

Já iniciou a Celulose Fluminense a amortização do seu débito, conforme o estipulado no contrato.

Centrais Elétricas de Goiás S.A. - A 28 de setembro de 1956 foi assinado o contrato pelo qual o Banco concedeu a Centrais Elétricas de Goiás S.A. um financiamento de 112 milhões de cruzeiros para permitir a construção da primeira etapa do aproveitamento da Cachoeira Dourada, no rio Paranaíba, entre os Estados de Goiás e Minas Gerais.

Estima-se que o potencial hidroelétrico do referido desnível atinja a 300.000 kW. O Estado de Goiás, por intermédio da Comissão de Estudos e Execução das Obras Hidroelétricas da Cachoeira Dourada, elaborou um programa de aproveitamento progressivo da queda, de modo a chegar, em 1965, a 80.000 kW, partindo de uma primeira etapa, com a instalação de 27.000 kW. O projeto submetido à consideração do Banco, como justificativa da pleiteada colaboração financeira, consolidava estudos diferentes realizados em épocas diversas pela Divisão de Águas do Ministério da Agricultura, Francobel S.A., Companhia de Estudos e Execução de Obras. A concepção dos quatro estudos principais realizados é similar, diferindo, entretanto, no que concerne a posição da casa de força, em relação à barragem e ao seu afastamento da margem esquerda.

Na fase inicial do projeto em execução a captação da energia hidráulica será feita sob a forma de "aproveitamento a fio d'água", exigindo-se uma barragem de derivação no braço menor do rio. Nas etapas subsequentes será elevada a barragem, construindo-se outra, do mesmo passo, mais a jusante. A casa de força abrigará duas unidades do tipo Pelton, conjugada a geradores com 14.800 kVA, 60 ciclos, 11 kV e 150 rpm.

O orçamento inicial do projeto atingia a 444 milhões de cruzeiros, importância esta elevada a cerca de 769 milhões por força da atualização dos preços antes tomados como base. Os gastos em moeda estrangeira, já computados no orçamento, ascenderão a 3,4 milhões de dólares. A colaboração financeira, cobre, também, a garantia, em nome do Tesouro Nacional, a crédito externo obtido para a aquisição fora do país do equipamento necessário. Estava em estudos, entretanto, no encerramento do exercício, um pedido de suplementação de recursos, principalmente para fazer face às elevações de custo verificadas desde a elaboração do orçamento inicial.

Espera-se que o projeto esteja concluído, na sua primeira etapa, nos primeiros meses de 1959. Os trabalhos de engenharia estavam prontos, em 31 de dezembro de 1957, na proporção de 83%, a casa de força em 44%, a barragem de enrocamento da margem esquerda em 85%, a tubulação forçada em 21%, os tubos de sucção em 74% e o canal de fuga em 49%. No que se refere a parte de maquinaria - turbinas, comportas, pontes rolantes, geradores, transformadores, etc. - a proporção dos serviços concluídos era de 12%. Do crédito concedido pelo Banco haviam sido utilizados, até o encerramento do exercício, 102 milhões de cruzeiros.

O aproveitamento da Cachoeira Dourada está sendo realizado pela empresa Centrais Elétricas de Goiás S.A., sociedade de economia mista constituída pelo Governo do Estado.

Centrais Elétricas do Rio das Contas S.A. (Usina Hidroelétrica do Funil) - Mediante contrato firmado a 22 de abril de 1954 o Banco concedeu ao Governo da Bahia, para construção da usina hidroelétrica do Funil, um financiamento no valor de Cr\$. 224.140.000. Conforme previsto em cláusula especial do contrato, tomou o Estado a iniciativa de constituir uma sociedade de economia mista, a Centrais Elétricas do Rio das Contas S.A., para o fim de dar execução ao projeto de aproveitamento, tendo a mesma se sub-rogado nos direitos e deveres decorrentes da operação.

A Usina do Funil correspondente à primeira etapa do aproveitamento integral do potencial do rio das Contas, o qual prevê a instalação de cinco centrais elétricas, com uma capacidade total da ordem de 81.000 kW. A usina, a maior unidade do sistema projetado, contara com três conjuntos geradores, sendo que apenas dois serão instalados na fase do plano para a execução da qual se invocou a colaboração do Banco.

O projeto de Funil compreende um conjunto de obras compacto, com toda a instalação fazendo corpo com a barragem. Esta, de tipo de gravidade, com 330 m de comprimento e 57 de altura máxima, formada na parte central por cabeçotes prismáticos e contrafortes escalonadores, seguida de um trecho vertedouro com comportas de setor. As ombreiras obedecem ao perfil clássico das barragens de peso. A casa de força se localiza ao pé da barragem, na margem direita do rio, estando previstas para a instalação de 3 unidades de 10.000 kW cada uma. A tomada d'água e a tubulação forçada serão embutidas no corpo da barragem. A subestação elevadora, externa, é construída em dois planos, sendo que os transformadores se localizarão no primeiro. Dela partirão as linhas de transmissão para Jequié e Ilheus. As turbinas serão do tipo Francis, de eixo vertical, acopladas a geradores de 10.000 kW cada um, 6.600 volts e 60 ciclos.

O custo do empreendimento, estimado em 1954, ascende a 468 milhões de cruzeiros. Dos recursos do Banco já havia sido utilizada, em dezembro de 1957, a totalidade. Os trabalhos estão sendo realizados com certa lentidão, decorrente das dificuldades de acesso à região e de chuvas e enchentes. A escavação das ombreiras, de ambas as margens, teve prosseguimento. A central de concreto teve suas instalações concluídas, o que possibilitou o início da concretagem da barragem. Também ficou pronto o canal de desvio, onde foram executados os barramentos de montante e jusante. Algumas peças da tubulação já se encortam no local da usina e as instalações complementares - como as de britagem, canteiros, torres e guinchos, etc. - entraram em operação plena.

É interessante registrar a evolução do custo das escavações na Usina do Funil. A escavação em terra teve como preço contratado, em janeiro de 1953, Cr\$ 29,00, reajustado para Cr\$ 51,10 em setembro de 1955, e para Cr\$ 68,40 em junho de 1957. Quanto a escavação em rocha o preço passou de Cr\$ 110,0 a Cr\$ 200,0 e a Cr\$ 259,0 nas mesmas datas.

Central Elétrica do Piauí - Em janeiro de 1955 concedeu o Banco, à Central Elétrica do Piauí, um financiamento de 27 milhões, para suplementar recursos próprios, da ordem de 112 milhões, que seriam investidos no aproveitamento do rio Piauí, entre Santos Dumont e Juiz de Fora, em Minas Gerais.

O auxílio financeiro do Banco se destinaria às obras de construção civil e hidráulicas da usina e à instalação de uma terceira unidade de 9.000 kW. O projeto previa a instalação de ou-

tros dois alternadores de igual potencial, a serem acionados por turbinas Francis, em espiral.

Até o fim de 1957 não havia sido assinado o contrato regulador do financiamento, por motivos alheios ao controle do Banco. A empresa recebeu, entretanto, quando da aprovação do crédito, um adiantamento de 5 milhões de cruzeiros.

Comissão Estadual de Energia Elétrica do Rio Grande do Sul (Salto Grande do Jacuí) -- Preve o Plano de Eletrificação do Estado do Rio Grande do Sul, como a obra de importância mais elevada na segunda etapa de realizações, a construção da Central Hidroelétrica do Jacuí, com as respectivas linhas de transmissão e subestações e mediante aproveitamento do potencial hidráulico do chamado Salto Grande. A Comissão Estadual de Energia Elétrica, entidade autárquica regional, solicitou a colaboração do Banco para a concretização do empreendimento.

Considera-se que a usina do Jacuí, por sua posição geográfica e potência, constitui peça essencial do sistema misto hidráulico-termico, adotado no plano de eletrificação regional, cabendo-lhe a importante tarefa de promover a redução do preço da energia, cuja tendência é elevar-se e acentuada pela expansão da geração termica na base do carvão de pedra.

A primeira etapa da iniciativa visa a montagem, em Jacuí, de tres unidades geradoras iguais, com potencia total de 75.000 kW. Esta potencia sera duplicada na segunda fase do empreendimento.

O aproveitamento será feito mediante utilização do desnível existente, por meio de adução forçada em tunel perfurado na rocha. A barragem será do tipo de gravidade, construída em concreto ciclopico, com vertedouro de 180 m de extensão e altura de 15 m. A bacia de regularização, formada acima da barragem, inundará cerca de 240 ha, armazenando 10 milhões de metros cúbicos de agua. A tomada d'agua se localizará a 200 metros a montante da barragem, comunicando-se com o rio por meio de canal adutor de 142 metros, escavado no terreno.

O túnel adutor possibilitará uma vazão até 200 metros por segundo, tendo um diâmetro de 9 metros, declividade de 8% e extensão de 1.244 metros. Será revestido de concreto em apenas 20 metros, junto a chamine de equilíbrio. Esta terá o diâmetro econômico de 50 metros, altura de 8,40 metros e terá vertedouro. A reserva d'agua na chamine será suficiente para permitir a admissão efetiva de 33% da capacidade instalada, o que permite a entrada instantânea em funcionamento de duas unidades. O tunel forçado tem o mesmo diâmetro do adutor, devendo receber revestimento de concreto armado e reforço adicional com chapa de aço, para resistir a pressão.

As máquinas foram subdivididas em 6 unidades, com 35.000 HP de potencia cada uma. Serão usadas turbinas Francis, vertical, de 250 RPM. Os geradores serão de eixo vertical, acoplados diretamente as turbinas. Serão máquinas síncronas, trifásicas, com potencia normal para 27.700 KVA, tensão de 13.800 volts e 50 ciclos de frequência.

O prédio principal terá perto de 100 metros de comprimento e 25 de largura, devendo ser construído de modo a facilitar a instalação e inspeção das máquinas. Outros equipamentos serão instalados, completando o conjunto da usina. As linhas de trans-

missão se estenderão por mais de 900 km, servindo a vários municípios do Estado. Deverão ser de alumínio e aço, com a tensão de 138 kV.

Os estudos de mercado relativos à área de influência da usina de Jacui mostram que o consumo de energia cresceu, em média, nos últimos tempos, na base de 17,5% ao ano, enquanto que a capacidade instalada se elevou em apenas 12%. De outra parte, o "mercado de absorção imediata" foi estimado em 53 mil kW, o que permite calcular um consumo da ordem de 65 milhões de kWh. A partir desses elementos foi estimado um consumo de perto de 181 milhões de kWh em 1961, que crescerá até alcançar, em 1971, 469 milhões. A capacidade geradora necessária seria de 61,9 e 49,5 mil kW, segundo os fatores de carga sejam 0,40 ou 0,50, em 1961, contra 226,6 e 170,5 em 1971. A instalação das três unidades da primeira etapa de Jacui, em 1961/2, é medida necessária, embora deva haver um deslocamento nas datas previstas para a instalação progressiva das três outras unidades com o fim de evitar um "fator de demanda" muito baixo.

O orçamento estudado se eleva a 1.634 milhões de cruzeiros, incluída a parcela correspondente a US\$ 12.836.573, mas não considerado o custo da barragem, que deveria ascender a 300 milhões de cruzeiros. Esta obra está sendo executada pelo Governo Federal, através do Departamento Nacional de Obras e Saneamento. Os gastos com a segunda etapa são estimados em 766 milhões de cruzeiros e 8,4 milhões de dólares. As despesas com o projeto serão atendidas com financiamento do Banco, crédito externo e recursos próprios, estes últimos representados, principalmente, pela arrecadação da taxa estadual de eletrificação e quota do Estado no imposto único sobre energia elétrica. Os recursos em moeda estrangeira serão obtidos do fornecedor italiano, Grupo Indústria Elettrica Mecchaniche per Impianti dell Estero S/A., que abriu um crédito a autarquia de perto de 2,7 bilhões de libras.

Em 29 de novembro de 1957 ficou aprovada a participação do Banco no empreendimento da Comissão Estadual de Energia Elétrica. Concedera o Banco a autarquia um financiamento de Cr\$. 860.400.000 e avalizara os títulos correspondentes ao crédito externo, até o montante de 3.270.104.039 libras italianas (inclusive juros). O financiamento externo está sendo negociado obedientemente as condições firmadas no acordo financeiro estabelecido entre o Banco e o Instituto Imobiliário Italiano, que redescontara os títulos correspondentes.

Comissão Estadual de Silos e Armazéns do Rio Grande do Sul - A 23 de agosto de 1956 foi assinado o contrato regulando a colaboração financeira do Banco a construção, no Rio Grande do Sul, de uma rede de silos para cereais, dentro do programa estabelecido pela Comissão Estadual de Silos e Armazéns. Essa cooperação se efetivará através da concessão de financiamento no montante de 224 milhões de cruzeiros e, aval aos créditos assegurados pelos fornecedores estrangeiros, até o valor de 3,5 milhões de dólares.

Com a assinatura do contrato ficou encerrada a fase preparatória da construção da rede de silos, a qual teve início em 1952, quando o Governo do Estado procurou interessar a CMBEU no seu projeto de elevar a capacidade de estocagem existente no Rio Grande do Sul. Foi verificado, nesta oportunidade, que o BIRD provavelmente asseguraria os recursos necessários a construção dos silos, o que encorajou a elaboração de projeto especial pelo Es-

tado, submetido, posteriormente, à consideração da Comissão e por esta aprovado sob nº 16. Alterações foram introduzidas, depois, no plano original, sobretudo tendo em vista condições regionais antes não consideradas integralmente.

A rede em construção se comporá de onze silos, localizados em diversos Municípios do Estado e com a capacidade total de 85 mil toneladas. A maior unidade estará sediada no porto do Rio Grande, com 20.000 toneladas, devendo ser instalados em Porto Alegre, Passo Fundo e Erechim silos com 10.000 toneladas cada um. As unidades restantes terão 5.000 toneladas.

Cada silo é constituído por células cilíndricas, dispostas simetricamente ao lado de um corpo central, que constitui o edifício de serviço. O número de células e a sua altura e o diâmetro variam com a capacidade do silo, sendo que no Rio Grande haverá 12 grandes células cilíndricas e 6 outras intercalares, com 26,7 m de altura, 7,15 m de diâmetro interno e capacidade unitária para 750 t. Nos silos menores as células principais serão 6 e terão 2 intercalares, apresentando as primeiras 24 m de altura, 5,50 m de diâmetro interno e 385 t de capacidade unitária. No edifício de serviço se abrigarão além dos escritórios e salas de comando, os equipamentos para limpeza, secagem, desinsetização, seleção de sementes, ensacamento, etc. Nos silos maiores a recepção e expedição a granel do cereal serão efetuadas por meio de elevadores pneumáticos, enquanto nas unidades de 5.000 toneladas os elevadores serão mecânicos.

Ao ser encerrado o ano de 1957 os trabalhos de terraplenagem do silo do Rio Grande estavam adiantados, tendo sido concluído o estanqueamento e iniciada a concretagem dos blocos de coroamento. Em Porto Alegre tinham sido concluídos os trabalhos de terraplenagem, fundação e a concretagem da infra-estrutura, assim como a concretagem dos dois grupos de células, até 4,0 metros. Em Erechim a situação era igual à de Porto Alegre, enquanto que em Passo Fundo as obras não haviam sido iniciadas em virtude de desistência da firma construtora. Esta mesma circunstância explica o não início das obras em Carazinho e Santa Bárbara do Sul.

No que se refere aos silos de São Gabriel, Cachoeira do Sul e Cruz Alta, os serviços estão sendo executados, tendo-se atingido a concretagem da super-estrutura. Em Bagé e Júlio de Castilhos, porém, ainda se está na fase preparatória, de terraplenagem e fundação. Os atrasos verificados, em todo o programa, se devem, principalmente, à chuva, visto que os trabalhos de escavação coincidiram com a estação chuvosa. Observa-se, também, que o número de bate-estacas empregado pelas firmas empreiteiras é insuficiente para atender ao conjunto das obras, ao mesmo tempo. Houve, ainda, dificuldades para obtenção de areia, tendo-se de ir buscar o material em localidades distantes, em alguns casos.

O orçamento original da rede ascende a perto de 594 milhões, compreendendo esta importância o equivalente a 5,3 milhões de dólares alemães. Esta previsão de despesas, porém, já não corresponde à realidade, tendo os custos, tanto em cruzeiros quanto em moeda estrangeira, sofrido variações que forçosamente acarretarão a revisão do orçamento. Estava a CESA, aliás, pleiteando, no fim de 1957, a suplementação dos recursos em cruzeiros e a elevação do limite para o aval aos créditos externos. Os recursos próprios a serem mobilizados pela autarquia em benefício do projeto estão representados pelo produto da taxa estadual cobrada sobre o

preço do trigo comercializado, a totalidade da quota da taxa de transporte a ela, atribuível e recursos complementares que o Governo do Estado se comprometeu, contratualmente, a consignar em orçamento.

Dos recursos proporcionados pelo Banco havia a CESA se utilizado, até o fim de 1957, de cerca de 81 milhões de cruzeiros.

Comissão do Vale do São Francisco (Barragem de Três Marias) - Em decorrência de deliberação tomada a 3 de maio de 1957 concordou o Banco em conceder à União Federal, representada pela Comissão do Vale do São Francisco, um financiamento, no montante de 2.597 milhões de cruzeiros, para atender a parte dos gastos com a construção da barragem de Três Marias, no Rio São Francisco.

Trata-se, sem dúvida, de um dos empreendimentos de maior importância de que participa o Banco e, também, de uma das mais arrojadas iniciativas lançadas no país. É um projeto que pode ser caracterizado como de propósitos múltiplos, mas que visa, principalmente, à produção de energia elétrica. Além dos benefícios diretos de natureza econômica, avaliáveis em termos de energia elétrica gerada, a barragem proporcionará vantagens de ordem geral e de caráter social, entre as quais podem ser arroladas a proteção das localidades ribeirinhas contra as enchentes periódicas; a irrigação de terras inaproveitadas e a recuperação de áreas marginais sujeitas a inundações; a estabilização da navegabilidade do rio; a criação de fontes adicionais de energia ao longo de quase 1.600 km; a amenização do clima pela concentração de enorme massa líquida, etc. No setor propriamente da produção de energia elétrica, calcula-se que as instalações a serem assentes na barragem terão um potencial de 520.000 kW, devendo-se ainda prever a melhoria do aproveitamento de Paulo Afonso, cuja potência firme passará de 540.000 kW a 1.500.000.

O projeto consiste, principalmente, na construção de uma barragem de terra, com 2.700 metros de comprimento e 75 metros de altura máxima.

Na sua maior seção a barragem medirá 600 m de largura na base e 12 m na crista. Os vertedoures terão 6 comportas de setor e capacidade de vazão de 8.700 m³ por segundo. O tipo de construção, além de permitir o máximo aproveitamento de materiais locais, facilitará a mecanização dos trabalhos em alto grau, o que autoriza esperar esteja a obra concluída em 4 anos. A acumulação utilizável será da ordem de 21 bilhões de metros cúbicos d'água, ocupando a área de inundação 1.350 km². Na parte de eletricidade prevê-se a instalação de 8 unidades de 65.000 kW cada uma, partindo-se, na etapa inicial, da montagem de apenas 3 grupos. A casa de força será do tipo ao tempo e semi-embutida na barragem.

As estimativas procedidas em 1956 indicam 7,5 bilhões de cruzeiros como custo global do empreendimento, compreendendo a parcela de 2,6 bilhões para equipamentos eletro-mecânicos. Para a barragem, apenas, o montante necessário seria de 3,7 bilhões, que se eleva a 4,9 bilhões quando corrigido com a introdução de previsões. Na base de custos inflacionados, o orçamento total chegaria a perto de 8,3 bilhões de cruzeiros, correspondendo à barragem 4,7 bilhões. Cerca de 2,1 bilhões de cruzeiros serão atendidos com verbas orçamentárias consignadas a favor da Comissão. A fonte principal desses recursos será a percentagem sobre a recei

ta da União que, nos termos da Constituição Federal, devem ser utilizados em benefício do Vale do São Francisco.

O Decreto nº 41.065, de 28 de fevereiro de 1957, autorizou a Comissão do Vale do São Francisco a realizar, em nome da União, operações de crédito para a execução da barragem de Três Marias. Previu o mencionado ato a inclusão nas propostas orçamentárias da União, a partir de 1961, e pelo prazo de amortização do empréstimo, dos quantitativos necessários ao atendimento dos compromissos para com o Banco. Estabeleceu ainda o Decreto o depósito, no Banco, em conta especial, de outros recursos que forem concedidos à Comissão para a execução do projeto. Ficou assentado, desde logo, que a liberação das verbas destinadas à Comissão para o projeto será efetuada de modo a serem atendidos os encargos financeiros contratados.

A decisão quanto à colaboração do Banco já prevê a garantia a todas as obrigações financeiras que, perante o consórcio executor das obras da barragem, forem assumidas pela CEMIG. O limite para essa garantia é o montante equivalente ao valor do empréstimo concedido pelo Banco à União. A providência se justifica pelo fato de ter sido atribuída à CEMIG, por contrato assinado com a Comissão e o Estado de Minas Gerais, a execução completa do projeto de Três Marias, compreendendo a barragem, por conta da Comissão, e as instalações geradoras, para ela própria. A CEMIG, por sua vez, contratará com um consórcio estrangeiro a execução de parte dos serviços que ficarão a seu cargo.

As obras, iniciadas em 1 de janeiro de 1957, vão tendo execução normal. Em relação à barragem, 35% dos trabalhos de desvio do rio foram realizados, contra 28% previstos; a raspagem da área das fundações se completou na parcela esperada, o mesmo ocorrendo com o bombeamento. Nada se realizou, entretanto, em referência ao preparo das fundações, perfuração para injeções, injeções, escavação da trincheira, enrocamento e lençol de drenagem. Para a tomada d'água 18% das obras foram realizadas quando se esperavam 76%. As edificações do canteiro e acampamento ultrapassaram a quota prevista (44%) enquanto foram feitas vias de comunicação na proporção de 30% (o esperado seria 40%).

O contrato regulador do financiamento foi firmado a 14 de maio de 1957. Até o fim do exercício já haviam sido sacados 307 milhões do crédito correspondente.

Companhia Armazéns Gerais do Estado de Pernambuco - Desde 1955 vinha o Banco estudando, em atenção a pedido formulado pelo Governo de Pernambuco, a possibilidade de assegurar o seu conarso à instalação de umarrêde de armazéns e silos no Estado. O pedido de colaboração financeira do Banco não se encontrava satisfatoriamente documentado, pelo que se tornou indispensável o estudo do problema desde as providências preliminares. Em dezembro de 1956, finalmente, considerou o Estado encerrada a fase de estudos, formulando, em novas bases, o pedido de colaboração financeira. Nessa época já figurava como provável mutuária a Cia. Armazéns Gerais do Est. de Pernambuco - CAGEP - empresa de economia mista especialmente constituída pelo Estado para a prestação de serviços de armazenamentto, guarda, conservação e tratamento de mercadorias de terceiros.

A rêde projetada se constituirá de 11 unidades de armazém e silo no interior do Estado, com 66.290 toneladas de capacidade e 1 silo portuário, em Recife, de 10.000 toneladas. Os silos do interior serão metálicos, enquanto o de Recife será de concreto. Os armazéns e edificações complementares serão construídos, preferentemente, de alvenaria. A totalidade do equipamento e

grande parte do material serão importados dos Estados Unidos, tendo sido obtido o crédito necessário junto aos fornecedores. Calcula-se que em 14 meses toda a rede esteja em condições de operar. O orçamento que serviu de base aos estudos do Banco prevê um dispendio de Cr\$ 191 milhões, compreendendo o equivalente a US\$ 2 milhões.

A rede estará aparelhada para a prestação de serviços de controle, limpeza, tratamento e classificação dos produtos, dispondo, para isso, de sistemas mecanizados para movimentação e distribuição interna das mercadorias. A implantação do serviço visa a atender, em especial, à agricultura de cereais e mandioca, estimando-se que a oferta de ensilagem será da ordem de 32% da produção atual de fava, feijão e milho e a do armazenamento de 29% da produção de farinha de mandioca. A rotação de produção aumentará, obviamente, a capacidade considerada.

A colaboração financeira do Banco à Companhia de Armazéns Gerais do Estado de Pernambuco, conforme contrato de 29 de julho de 1957, será consubstanciada mediante a concessão à mesma de um financiamento de Cr\$ 42.300.000 e de aval a créditos externos, no montante de US\$ 1.662.688, abertos pelo EXIMBANK, o Ente Financiador Italiano e a firma Allis Chalmers.

Entre os recursos reservados pela CAGEP para atender aos gastos a seu cargo inclui-se a importância de 45 milhões, correspondente ao subsídio que o Governo Federal estabeleceu no Decreto nº 39.298, de 1-6-1956 a favor das redes de silos e armazéns. Como o aludido prêmio é pago em parcelas anuais e a Companhia carece, de imediato, dos correspondentes recursos para concluir o projeto, foi solicitado, posteriormente à aprovação do financiamento de 42,3 milhões de cruzeiros, uma suplementação de fundos, no total de 45 milhões de cruzeiros. O assunto estava em exame ao encerrar-se o exercício de 1957.

Companhia Brasileira de Alumínio - Detém o grupo financeiro conhecido como "Grupo Votorantim" o controle da Companhia Brasileira de Alumínio, empresa industrial destinada a explorar e a industrializar o minério de alumínio proveniente de jazidas próprias, localizadas em Poços de Caldas, Minas Gerais.

Depois de uma série de contratempos, oriundos principalmente das dificuldades surgidas durante a última guerra mundial para a aquisição de máquinas e equipamentos, inaugurou a empresa, em junho de 1955, as suas instalações industriais na estação de Alumínio, em São Paulo. Encontram-se em funcionamento no estabelecimento 80 dos 162 fornos eletrolíticos previstos no projeto, não se tendo atingido a produção de 10.000 toneladas, meta da primeira fase do empreendimento, em virtude da insuficiência do suprimento de energia elétrica. Os fornecimentos do grupo Light, no total de 21.500 kW, são suficientes para permitir, apenas, a produção anual de 6 mil toneladas.

Solicitou a Companhia Brasileira de Alumínio a colaboração do Banco ao projeto que elaborou com o objetivo de elevar a produção, a curto prazo, a 20.000 toneladas anuais. A ampliação das instalações base do programa compreendem obras na usina de alumínio propriamente dito e no setor da energia elétrica. Em relação à usina serão construídos 5 novos edifícios, que abrigarão as salas de eletrólise (com 81 fornos eletrolíticos de 55.000 ampères), a fundição, a montagem e preparação da pasta anódica, 4 silos de alumínio e a subestação elétrica. Os investimentos exigidos pela construção são calculados em 106 milhões de cruzeiros, aos quais se somam 394 milhões destinados aos equipamentos e instalações.

Em relação à energia elétrica, que é o fator de produção fundamental na produção do alumínio, a empresa está instalando, por conta própria, a usina de França, cuja potência instalada será de 30.000 kW. Incluiu no seu programa imediato de realizações, em complemento, a construção da usina de Fumaça, com a potência nominal de 35.000 kW. As duas usinas deverão atender a uma demanda de 60.000 kW em anos normais. Estimando-se que as necessidades da empresa ascendam a 80.000 kW para a produção de .. 20.000 toneladas de alumínio, ainda haveria um "deficit" de energia da ordem de 20.000 kW a ser coberto pelo grupo Light.

O aproveitamento da Fumaça se fará mediante a construção de barragem de duplo objetivo - regularização e elevação da queda natural -, de túnel de adução sob pressão seguido de tubulação forçada até a casa de máquinas. A barragem principal é constituída por seis elementos ôcos, do tipo "Bau Muggenis", com 132 m de comprimento e tendo os encontros marginais realizados por meio de diafragmas de concreto completados por injeções de cimento. A altura máxima será de 55 m e o armazenamento útil é estimado em 60 milhões de m³. A tomada d'água, em estrutura independente, localiza-se a montante da barragem principal, diretamente ligada ao túnel de adução, com comprimento de 1.600 m e diâmetro de 3,90 m. O orçamento para a construção e instalação da usina atinge a perto de 455 milhões de cruzeiros.

O orçamento total do empreendimento, compreendendo a conclusão da usina hidroelétrica da cachoeira do França e a instalação de mais 82 células eletrolíticas - empreendimentos necessários para alcançar a produção de 10.000 toneladas - e a ampliação para dobrar a produção da primeira fase, é calculado em 2,245 bilhões de cruzeiros. A mobilização de recursos prevista para atender aos gastos orçados prevê uma participação da empresa da ordem de 64,6%, financiamentos estrangeiros de 8,6% e empréstimos do Banco do Brasil (6,7%) e do BNDE.

A produção da Companhia Brasileira de Alumínio, após a concretização do projeto, terá a seguinte composição (em toneladas): chapas - 11.000; fios e cabos - 1.500; tubos - 1.500; perfis - 5.000 e fundidos - 1.000. O consumo aparente, levando em conta os dados de importação no período 1950/55, teria sido, em média, de 15.200 toneladas por ano.

Considerou-se o projeto economicamente exequível nas condições vigentes no mercado de alumínio, caracterizadas pelos tratamentos cambial e aduaneiro dispensado à importação de alumínio e seus produtos e pela virtual inexistência de competição interna. Tratando-se de típico projeto de substituição de importações, os resultados econômicos e financeiros serão sempre muito sensíveis à política do Governo, consubstanciada em providências de ordem cambial-tarifária e de estímulo a eventuais competidores.

Em contrato assinado a 24 de julho de 1957 comprometeu-se o Banco a fornecer à Companhia Brasileira de Alumínio, como financiamento, 450 milhões de cruzeiros. Enquanto não se regularizava o crédito, concedeu o Banco à empresa 75 milhões de cruzeiros a título de adiantamento e que já foi liquidado. Entre as condições estabelecidas para a utilização do crédito está a elevação do capital social de 1950 milhões para 900 milhões, com integralização de pelo menos a metade à vista.

Companhia Brasileira de Caldeiras - A fabricação de tanques e compartimentos metálicos, caldeiras a vapor e peças e acessórios respectivos, constitui a finalidade industrial da Compa-

nhia Brasileira de Caldeiras, com estabelecimento em Varginha, Minas Gerais.

Está a empresa aparelhada para a fabricação de caldeiras multitubulares e aquatubulares, com pressões até 32 kg por cm², podendo ainda produzir autoclaves, permutadores de calor, e tanques de pressão para indústrias químicas, destilaria de álcool, etc. Pretende, agora, elevar a sua produção de 1.300 toneladas anuais para 2.500, melhorando, também, qualitativamente, suas linhas principais. Assim, mediante acordo com a Combustion Engineering Inc., de origem norte-americana, poderá fabricar no Brasil, sob licença, todas as caldeiras que aquela empresa produz, inclusive as de pressão superior a 32 kg por cm².

O projeto elaborado pela empresa prevê, além da aquisição de novas máquinas, a modernização das instalações elétricas e grupos geradores, a construção de novo forno para 12 toneladas, a montagem de duas pontes rolantes para 20 e 15 toneladas, reforma dos edifícios e ereção de galpão com estrutura metálica e cobertura de telhas Eternit de 800 m² de área. O investimento total, incluindo previsão para vila operária, é calculado em 72,4 bilhões de cruzeiros.

A empresa não tem conseguido atender às encomendas que recebe de caldeiras senão na proporção de 50%. Por outro lado, importações de caldeiras ainda se processaram em 1956, estimando-se que, em média, as instalações adquiridas no exterior são da ordem de 3.000 toneladas, exigindo dispêndio de mais de 3 milhões de dólares. A produção da empresa deverá proporcionar uma economia de divisas da ordem de 1 milhão de dólares por ano.

Concordou o Banco em participar do empreendimento, concedendo, em novembro de 1957, um financiamento de Cr\$25.000.000,00 à Companhia Brasileira de Caldeiras. Aprovou, outrossim, enquanto não se firma o respectivo contrato, um adiantamento à empresa de 10 milhões de cruzeiros.

Companhia Brasileira de Cobre - Em dezembro de 1956, aprovou o Banco a concessão de um financiamento, de 12,3 milhões de cruzeiros, em benefício da Companhia Brasileira de Cobre, para ampliação das instalações das minas de Camaquã e Seival, no Rio Grande do Sul. Até o fim do exercício de 1957 não havia sido utilizado o mencionado crédito, por motivos estranhos ao Banco.

O projeto visa a elevar a produção das minas a 1.065 toneladas mensais de concentrado de cobre, com a equivalência de 320 toneladas de cobre metálico. A produção máxima anterior à elaboração do projeto foi de 2.400 toneladas por ano. O consumo aparente de cobre no Brasil é calculado em 60.000 toneladas anuais, pelo que a contribuição da empresa, em números relativos, não seria ponderável. A quantidade se torna expressiva, porém, quando se recorda que não há outro produtor de metal no país a partir do minério e de que os empreendimentos em atividade produzem, com base na sucata, apenas 1.200 toneladas.

O custo total do investimento, a preços da época, fôra estimado em 22 milhões de cruzeiros.

Ao findar o ano de 1957 comunicou a Companhia Brasileira de Cobre que, no momento, desistia de utilizar-se do financiamento que lhe fôra concedido anteriormente. Justificou essa decisão

são com o esclarecimento de que novas manifestações do minério nas jazidas de sua concessão estavam aconselhando a revisão dos programas de investimentos, sobretudo com o objetivo de verificar a conveniência de ampliações maiores do que as programadas até o momento.

Companhia Brasileira de Usinas Metalúrgicas -- A 30 de janeiro de 1957 foi assinado o contrato por meio do qual o Banco forneceu à Companhia Brasileira de Usinas Metalúrgicas a importância de 44 milhões de cruzeiros, segundo a decisão de agosto do ano precedente. Os recursos em causa suplementarão capitais próprios da empresa, que serão aplicados na modernização das instalações.

A produção das Usinas Metalúrgicas tem-se mantido esta cionária, sem embargo de a organização obedecer a uma estrutura integrada, indo desde o preparo do gusa até a fase de estamparia. Para corrigir a situação elaborou a empresa um plano de expansão, cuja primeira fase, objeto do financiamento pleiteado, compreenderá a instalação de equipamentos para a sinterização do minério de ferro na usina de Barão de Cocais, em Minas Gerais, e a montagem, no departamento de estamparia, em Neves, Estado do Rio, de novas máquinas e motores para laminação.

O orçamento exigido para a concretização dos melhoramentos da primeira etapa prevê o gasto de cerca de 80 milhões de cruzeiros. O equipamento para sinterização será adquirido, nos Estados Unidos, mediante crédito de 500 mil dólares concedido pela firma fornecedora. Até novembro de 1957 já haviam sido aplicados perto de 61 milhões de cruzeiros, inclusive a parcela de 34 milhões do crédito aberto pelo Banco.

Com a efetivação do projeto a produção de gusa da Companhia passará de 45 para 60 mil toneladas, enquanto a produção de aço sofrerá um aumento de 5.000 toneladas e os laminados atingirão a quota de 33.000 toneladas. A produção, conforme a média do período 1951-1955, vinha sendo a seguinte, em toneladas: gusa - 45.000; aço em lingotes - 34.000; aço laminado - 26.500; esquadros e forjados - 3.500; peças de ferro fundido - 5.000. A melhoria da produção no setor do ferro gusa, de cerca de 33%, deverá ser obtida com a economia de pelo menos 10% no consumo de carvão de madeira, graças à sinterização do minério.

Espera-se que as novas instalações entrem em funcionamento no primeiro semestre de 1958. Até o término do exercício estavam construídos em Barão de Cocais, os silos, muros de descarga, galpões e transportadores de carvão. Há certo retardamento nas obras que dependem, direta ou indiretamente, de informações e planos especializados do exportador norte-americano. Observou-se, ainda, atraso nos serviços relativos à energia elétrica em decorrência da demora na aprovação, pelo Ministério da Agricultura, dos projetos da linha de transmissão e da subestação. As chuvas na região impediram, também, que as obras civis se desenvolvessem no ritmo programado.

Companhia Catarinense de Força e Luz - Por meio de contrato datado de 11 de junho de 1957 concedeu o Banco um financiamento de 13 milhões de cruzeiros à Companhia Catarinense de Força e Luz para suplementar os recursos próprios que a mesma imobiliária com o fim de elevar a sua capacidade geradora. A empresa é concessionária do suprimento de energia elétrica ao Município de Lages, Sta. Catarina, mas já não está dispondo de capacidade para atender à demanda do serviço.

Programou a Catarinense, em consequência, a instalação, em duas etapas consecutivas, de duas novas unidades operadoras, aproveitando o desnível cognominado Salto do Rio Caveiras. De acordo com o projeto será constituído um reservatório de acumulação estacional, através de construção de barragem com 192 m de comprimento e altura máxima de 10 m. A casa de máquinas abrigará duas turbinas Francis, com geradores de eixo horizontal e com 1.870 kVA de potência, 600 rpm, 50 ciclos e 3,3 kv. O aproveitamento total será da ordem de 4.200 HP.

A barragem se encontrava praticamente concluída em dezembro de 1957, mal atingindo a 10% a proporção dos trabalhos a terminar. Estavam também em situação semelhante os trabalhos relativos ao canal adutor, tomada d'água, tubulação de baixa pressão, chaminé de equilíbrio, tubulação forçada, casa de força e subestação abaixadora. O equipamento elétrico e mecânico, na usina, também já se encontrava instalado e em funcionamento experimental.

Foi levantada pela Companhia Catarinense de Força e Luz, toda a importância do crédito que lhe havia sido aberto pelo Banco.

Companhia Docas de Santos - Assinou o Banco, a 15 de julho de 1955, contrato de abertura de crédito a favor da Companhia Docas de Santos, no montante de Cr\$ 113.240.000 e destinado a suplementar recursos próprios da empresa utilizados para a ampliação das suas instalações portuárias.

O financiamento teve por base estudos realizados pela CMBEU que, por sua vez, se fundamentou em relação-programa de obras e aquisições elaborada pela Docas de Santos e aprovada pelo Ministério da Viação e Obras Públicas. Selecionou o aludido órgão, da relação, 14 empreendimentos cuja efetivação imediata se fazia mais aconselhável, recomendando, para a respectiva execução, financiamentos da ordem de 424 milhões de cruzeiros.

A Companhia, de seu lado, reviu as recomendações da CMBEU, fixando-se em 9 dos 14 itens estudados e acrescentando aos mesmos outros 4, de sua iniciativa. Para a concretização desse programa é que foi solicitada a cooperação do Banco.

O projeto, na forma que afinal prevaleceu, compreende os seguintes itens principais:

- a) - aumento da capacidade dos silos de trigo atuais de 12 para 30.000 t, inclusive com a ampliação e adaptação do aparelhamento mecânico existente;
- b) - construção de armazém interno nº 21, com 2 pavimentos, estrutura metálica e 100 x 30 metros de dimensão;
- c) - construção de edifício para almoxarifado e outras dependências;
- d) - construção de pátio para depósito de volumes pesados, incluindo linhas férreas, calçamento, rede de água, luz, força e telefone;
- e) - construção de tanques para armazenamento de petróleo.

Achavam-se concluídas, em 31 de dezembro de 1957, as obras de ampliação dos silos e a construção do armazém, do almoxarifado

do e pátio de depósito. A parte de serviços elétricos estava pronta em 90% e a construção dos tanques atingira apenas 30% do previsto. Do crédito aberto pelo Banco haviam sido utilizados re cursos de perto de 100 milhões de cruzeiros.

Em 6 de dezembro de 1957 foi assinado novo contrato com a Companhia Docas de Santos, regulando o aval do Banco a crédito obtido junto ao EXIMBANK para a aquisição de equipamento destinado ao reaparelhamento do porto. O aval em questão cobre a im-protância de US\$ 875.000.

Companhia de Eletricidade de Nova Friburgo - A 17 de fevereiro de 1956 concedeu o Banco à Companhia de Eletricidade de Nova Friburgo um financiamento, no montante de Cr\$ 28.160.000, que se destinaria a reforçar capitais que a empresa vinha aplicando na expansão das suas atividades.

A capacidade de produção da Companhia era, na época, da ordem de 2.080 kW, insuficiente para atender às necessidades da zona de concessão. De fato, o Município de Nova Friburgo, onde opera a empresa, é um centro industrial e de veraneio de certa importância, nele funcionando um conjunto de pequenos estabelecimentos fabris e relativamente elevado número de unidades de hospedagem. A insuficiência progressiva de energia estava constituindo obstáculo ao desenvolvimento das atividades básicas na economia local, além de desestimular a construção de residências de veraneio.

Programou a empresa, por isso mesmo, o aproveitamento do desnível no local denominado Cachoeira do Pinel, para captação, de imediato, de 2.640 kW, e de 5.740 em uma etapa final. A cooperação do Banco foi assegurada apenas para a primeira etapa.

A adutora medirá 2.200 m de extensão e 1,72m de diâmetro, já dimensionada para fazer face às necessidades da segunda etapa. A barragem, em estrutura de gravidade de concreto, terá uma altura máxima de 5,50 m e cerca de 76 m de comprimento no comprimento. A usina abrigará uma unidade de 2.870 kW, Turbina Francis, estando a respectiva casa de força projetada para receber um segundo grupo gerador. Serão ainda construídas linhas de transmissão para Nova Friburgo e a outra usina da empresa, na extensão de cerca de 28 km. A potência será de 4.700 kVA com a tensão de 33 kV.

No início de 1957 a Companhia voltou a invocar o concurso do Banco, em virtude de os recursos disponíveis serem insuficientes para a conclusão das obras. Ao lado das alterações de orçamento decorrentes da alta geral dos preços, apontou ainda a empresa, como justificativa, a circunstância de estar executando, com a anuência do Banco, a tubulação da adutora nas dimensões suficientes para atender à fase posterior do projeto. O orçamento então revisto, já incluída a verba para a construção da adutora com as dimensões maiores, atingiu a 80 milhões de cruzeiros, aproximadamente. O Banco concordou, em setembro de 1957, em suplementar o seu financiamento precedente, aprovando novo crédito no valor de 23 milhões de cruzeiros.

A primeira etapa do projeto deverá estar concluída no primeiro semestre de 1958. Grande parte das obras estava concluída em dezembro de 1957, tendo sido recebido e montado todo o equipamento eletro-mecânico, inclusive o da subestação.

A Companhia já se utilizara, até o fim do exercício, de toda a importância do primeiro crédito. Por outro lado, o Banco

lhe concedeu durante o ano, por conta da nova operação e a título de adiantamento, perto de 13 milhões de cruzeiros.

Companhia de Eletricidade do Alto Rio Doce (CEARD) - ~~Vem~~ o Banco colaborando com a Companhia de Eletricidade do Alto Rio Doce para concretizar o aproveitamento do Salto Grande de Santo Antônio, no rio do mesmo nome, em Minas Gerais. Essa cooperação se materializou pela concessão de financiamentos à empresa, no montante de 381 milhões de cruzeiros, e pela garantia a dois créditos externos abertos por fornecedores de equipamento, nos valores de US\$ 1.111.449,91 e US\$ 400.634.25. Os contratos dos financiamentos em cruzeiros foram assinados em 19 de maio de 1954 e 21 de novembro de 1955 e os de garantia a 25 de agosto de 1955 e 26 de junho de 1956.

As obras em cuja realização se vem empenhando a CEARD tiveram início em 1949, sob a administração direta do Governo do Estado. Recebeu a empresa, criada expressamente para esse fim e integrante do sistema das Centrais Elétricas de Minas Gerais S.A. (CEMIG); a responsabilidade de dar prosseguimento aos trabalhos de captação, com autoridade, inclusive, para rever os planos e estudos realizados.

Na primeira etapa do aproveitamento serão adquiridos e equipamentos e realizadas obras de engenharia civil e hidráulica que permitam uma instalação de 50.000 kW, com as redes de transmissão e subestações correspondentes. Posteriormente, ainda na mesma fase, serão instalados novos 50.000 kW.

O projeto compreende duas barragens sobre o Santo Antônio e uma sobre o Guanhaes, ligadas por um túnel, seguindo-se chaminé de equilíbrio, conduto forçado, etc. O comprimento total das barragens, na crista, será de 481 metros, tendo o túnel, por sua vez, 3,3 km de extensão. Cada um dos dois grupos será acionado por turbina tipo Francis, de eixo vertical, 257 rpm, sendo os geradores da marca Westinghouse, de 27.777 kVA de potência nominal, e 13,8 kV de tensão. A subestação elevadora é para 54.000 kVA e as linhas de transmissão, de condutor-alumínio, têm 161 kV, terão 142 km de extensão.

Calcula-se que o projeto integral exija inversões da ordem de 1.700 milhões de cruzeiros, absorvendo a primeira etapa a 1,1 bilhão. Os custos se elevaram sobretudo em decorrência de não haver sido possível executar o projeto nos prazos originariamente previstos, na espera de financiamento externo que a CMBEU recomendou no seu estudo nº 29. Este financiamento, no valor de 15,9 milhões de dólares, não foi afinal concedido pelos organismos internacionais e americanos, na forma esperada. Dos recursos proporcionados pelo Banco havia a CEARD se utilizado de toda a importância, até o fim do ano de 1957.

Em abril de 1956 entraram em funcionamento as unidades 3 e 4 do aproveitamento, com o que se encerrou a primeira etapa do projeto. A partir do aludido mês passou a companhia a concentrar maiores esforços para a execução da segunda etapa, cuja conclusão deve verificar-se em fins de 1958. As obras já se encontram, de fato, bastante avançadas, sendo que turbinas e geradores já se encontravam montados em dezembro de 1957.

Durante o ano de 1956 a produção da usina de Santo Antônio foi de 126 milhões de kwh, elevados para 274 milhões em 1957.

Companhia de Eletricidade do Alto Rio Grande - Vem o Banco assegurando ampla colaboração a Companhia de Eletricidade do Alto Rio Grande, no sentido de lhe facultar os recursos financeiros indispensáveis a concretização do seu programa de aproveitamento do potencial hidroelétrico do Alto Rio Grande, no território de Minas Gerais. Mediante contratos datados de 14 de janeiro de 1957 e 21 de junho de 1957, o Banco concedeu a CEARG um financiamento de 400 milhões de cruzeiros e aval a crédito externo até o montante de 11,4 milhões de dólares.

Integra a CEARG o sistema de empresas liderado pela Centrais Elétricas de Minas Gerais (CEMIG), sociedade de economia mista criada e controlada pelo Governo de Minas Gerais para o fim de promover a eletrificação do Estado. A CEARG tinha o seu campo de ação confinado à construção da usina de Itutinga, no Rio Grande, mas a absorção que vinha tendo a energia já produzida determinou o início de novo aproveitamento, o de Camargos, a montante das primeiras instalações.

Caracteriza-se o traçado do rio Grande, na região de Lavras, por uma série de corredeiras, observadas em cerca de 30 km de extensão e que recebem os nomes de Camargos, Itutinga, Pesqueiro, São Miguel, Perobas, Piacó e Piloos. O desnível, no trecho, é de 76 metros. A barragem de Camargos, cuja construção constitui um dos objetivos do projeto, possibilitará, além do próprio aproveitamento do desnível, a regularização do rio Grande para uma descarga de 100 m³ por segundo, o que permitirá a duplicação da potência Itutinga e elevará outros aproveitamentos programados para jusante.

A barragem de Camargos será mista, com a ala direita em concreto e a esquerda em terra, tendo aproximadamente 600 metros, no conjunto, e elevando-se, no máximo, a 37 m sobre as fundações. O reservatório que ela criará permitirá um armazenamento de 772 milhões de metros cúbicos d'água, estendendo-se por 80 km pelo rio Grande. A casa de força, "ao tempo", abrigará duas unidades de 17.500 kW cada uma, tendo as turbinas, do tipo Kaplan, de eixo vertical, 24.000 HP de potência. Os geradores, blindados, "ao tempo", também de eixo vertical, terão potência nominal de 27.000 kVA, tensão de 6,9 kV, 60 ciclos, trifásicos.

Em Itutinga serão instaladas duas novas unidades, resumindo-se a concretagem ao envolvimento da unidade 3 e prolongamento da casa de força destinada a unidade 4. Serão instalados, também, o "penstock" para as unidades 3 e 4 e as comportas. A subestação será ampliada, colocando-se mais 2 bancos de transformadores elevadores. No que concerne ao material eletro-mecânico propriamente dito, serão instaladas duas turbinas tipo Kaplan, de eixo vertical, com potência de 17.000 HP e dois geradores, "ao tempo", verticais, com 13.500 kVA de potência, 6,9 kV de tensão e 225 rpm.

Com a concretização das obras de Camargos-Itutinga o sistema interligado da CEMIG receberá um reforço de 60.000 kW, com o que as suas disponibilidades ascenderão a 210.400 kW, em 1959. A expansão assim efetivada corresponderá a um incremento de 28,5% na capacidade instalada e 18% na de produção, percentagens essas que se comparam ao índice de 25% que representa o crescimento médio do sistema da CEMIG, por ano, cumulativamente, desde 1950.

As últimas revisões de estimativas registram um custo, para a execução do projeto, de 1,1 bilhões de cruzeiros, aos quais deveriam ser adicionados 505 milhões investidos na primeira etapa de Itutinga para se ter o custo do aproveitamento todo. O montante indicado inclui o equivalente a US\$ 7.784.557.

Em fins de 1957 o controle d'água na barragem de Camargos estava concluído em 80%, a escavação atingira 267 mil m³ dos 278 mil previstos e o aterro 19 mil dos 28,7 mil m³. Já se encontravam concretados 87 mil m³ contra 155 mil do total. Na casa de força não havia sido feito nada, o mesmo ocorrendo quanto a subestação elevadora. Na barragem de terra 93 mil m³ de aterro compactado estavam concluídos, quando o total é de 168 mil m³, e o enrocamento chegara a 60 mil m³ (contra 94,5 mil). Do equipamento permanente 47% já havia sido recebido.

Do crédito do Banco já havia a CEARG se utilizado de 290 milhões ao encerrar-se o exercício de 1957.

Companhia de Eletricidade do Médio Rio Doce (CEMRD) - Recebeu a Companhia de Eletricidade do Médio Rio Doce, através de contrato assinado em 21 de outubro de 1955, um financiamento de 25 milhões de cruzeiros. Os recursos do Banco tiveram por fim complementar capital próprio da empresa utilizado na construção da usina hidroelétrica de Tronqueiras, no rio do mesmo nome.

Trata-se do aproveitamento da Cachoeira da Fumaça, no rio Tronqueiras, com a instalação, em duas etapas, de 8.820 kW. A primeira etapa, realizada com os recursos do Banco, compreende a construção de barragem de concreto, vertedora, tipo gravidade, com 95 m de comprimento na crista e altura máxima de 19,5 m, com capacidade para acumular 2 milhões de metros cúbicos de água, e as instalações de adução correspondentes. A usina terá 2 turbinas do tipo Francis, eixo horizontal, com potência normal de 2.750 HP, a qual se acoplarão a geradores-alternadores Westinghouse de 2.250 kVA de potência, 60 ciclos, 4160 volts. Será construída, ainda, a linha de transmissão para Governador Valadares, com 38 km de extensão.

Em janeiro de 1955 entrou em operações a usina, na sua primeira etapa. Segundo o relatório final, a instalação da usina, com a construção da subestação elevadora, ficou em Cr\$ 63.308.409. Os recursos proporcionados pelo Banco foram integralmente utilizados, tendo a Companhia iniciado o serviço de amortização.

O principal núcleo demográfico abastecido pela CEMRD é o Município de Governador Valadares.

Companhia de Petróleo da Amazônia - A Companhia de Petróleo da Amazônia recorreu ao Banco com o intuito de obter a sua colaboração financeira em benefício da instalação, em Manaus, de uma refinaria de petróleo. Acordou a entidade em assegurar o seu concurso à empresa, pelo que lhe concedeu, mediante contrato assinado em 10 de novembro de 1955, um crédito de 70 milhões de cruzeiros.

A refinaria, que começou a funcionar, oficialmente, em janeiro de 1957, tem a capacidade nominal de 5 mil barris por dia e exigiu um investimento da ordem de 201 milhões de cruzeiros. Em pleno funcionamento a refinaria produzirá 145 milhões de litros por ano de gasolina, 12 milhões de querosene, 22 milhões de óleo diesel e 50 milhões de óleo combustível, permitindo, ainda, o aproveitamento dos gases liquefeitos de destilação e o "craking", na base de 209 barris, aproximadamente, por dia.

Deverão receber os produtos da refinaria os Estados e Territórios da Amazônia, propriamente dita, Maranhão e Piauí. Até que o correspondente mercado definitivamente se estruture, é provável que o suprimento se faça, também, aos Estados do Ceará e Rio Grande do Norte.

Vem a Companhia liquidando regularmente o seu débito, mediante o pagamento das correspondentes amortizações, segundo o esquema aprovado.

Companhia Força e Luz Cataguazes-Leopoldina - Conforme contratos assinados em 27 de agosto de 1954 e 3 de janeiro de 1956, o Banco concedeu a Companhia Força e Luz Cataguazes-Leopoldina dois financiamentos no montante de 108 milhões de cruzeiros. Estes créditos visaram a possibilitar a empresa a elevação da sua capacidade de geradora, mediante a construção da Nova Usina Maurício.

O sistema da empresa repousava, na época do pedido, em 4 usinas, das quais uma acionada a motor diesel. A capacidade total dessas unidades ascendia a 10.750 kVA. A expansão projetada repousava na construção da Usina Maurício, no rio Novo, com a qual se instalariam 10.000 kW. Além disso, as obras a serem realizadas já compreendiam o indispensável para obter uma acumulação de 22,5 mil metros cúbicos de água.

A barragem tem o duplo objetivo de forçar a derivação e proporcionar a acumulação do líquido. É do tipo misto, obedecendo as ombreiras do tipo clássico de barragem de peso, com perfil insubmersível. O núcleo central é de concreto armado. A base de máquinas foi construída para 2 grupos de eixo vertical, com potência de 5.000 kW cada um, estando prevista, porém, a ampliação futura para instalação de mais duas unidades de 8.000 kW.

Os serviços de engenharia hidráulica estão praticamente concluídos. A montagem da tubulação, item ainda em execução, no fim do exercício, estava pronta em 60%. Na casa de força, já pronta, restavam 5% de trabalho para a montagem das turbinas e 60% dos geradores. A primeira unidade desta fase entrou em funcionamento em março de 1956, enquanto a segunda deverá estar pronta nos princípios de abril de 1958.

O orçamento revisto registra, para custo total do projeto, 190 milhões de cruzeiros. O Banco participara com mais 25 milhões além dos 108 já aprovados, conforme contrato assinado a 28 de novembro de 1957. A Companhia já havia feito a utilização integral dos seus créditos ao ser encerrado o exercício. Em complemento a estes financiamentos o Banco avalizou títulos da empresa, emitidos a favor de fornecedores estrangeiros, no montante de US\$ 341.725, conforme autorizado no contrato de 1954.

Companhia Força e Luz do Paraná - Depois de haver solicitado a colaboração do Banco a favor de um programa integrado de realizações, decidiu a Companhia Força e Luz do Paraná, atendendo a sugestão que lhe foi formulada pela entidade, restringir o seu pedido a um financiamento para a execução do projeto da usina hidroelétrica de Guaricana, incluindo linhas de transmissão a subestações.

A Companhia é concessionária do serviço de produção e distribuição de energia elétrica na região de Curitiba, Paraná. Integra o grupo da Brazilian Electric Power Company, por sua vez subsidiária da American & Foreign Power Company, Inc., sediada nos Estados Unidos. Como o controle financeiro desta última pertence à Electric Bond & Share, as companhias consorciadas, que se aglutinam no Brasil através das Empresas Elétricas Brasileiras, são tidas como ligadas ao "Grupo Bond & Share".

O projeto para a execução do qual se pede o concurso do Banco destina-se a conclusão das obras da primeira etapa da construção da usina de Guaricana, mediante aproveitamento de desnível

no rio Arraial, a cerca de 50 km de Curitiba. Com esse aproveitamento se completará o programa de expansão estabelecido pela Companhia para o período 1951/56 e que compreendia:

- a) - instalação de uma 4ª unidade de 4.000 kW na Usina Hidrelétrica de Chamine (já concluída);
- b) - instalação de comportas na crista da barragem de Vossoroca, a montante de Chamine (já concluída);
- c) - instalação de 9 grupos geradores "diesel" com a potência de 1.000 kW cada um na cidade de Curitiba (já concluída);
- d) - construção do aproveitamento de Guaricana com as respectivas linhas de transmissão e subestações - (obras em fase de conclusão);
- e) - extensão e melhoramento das facilidades de distribuição (parcialmente concluída).

Prevê o programa, assim, o esforço da capacidade instalada com 28.000 kW, ou seja, 133% da capacidade na época disponível. No momento já entraram em serviço os 13.000 kW da usina diesel e os 4.000 da usina de Chamine.

O custo total do projeto de Guaricana, exclui as linhas de transmissão e as subestações, e calculado em cerca de 186 milhões de cruzeiros e US\$ 2.278.983, do que resulta, ponderadas as diferentes taxas de aquisição do dólar, em 255 milhões de cruzeiros. O custo unitário do kW será, neste caso, de perto de Cr\$ 17.000, sem dúvida um pouco elevado. Haverá, contudo, substancial redução quando, com um pouco mais de capital, forem aproveitados mais 25.000 kW. Adicionados os gastos com a linha de transmissão e as subestações, o investimento total se elevará a 316 milhões de cruzeiros, aproximadamente.

A parcela em moeda estrangeira exigida para a execução do projeto foi destacada de um empréstimo de US\$ 3.627.000 concedido à Companhia pelo EXIMBANK e cujo contrato foi assinado em janeiro de 1953. Do custo em moeda nacional, o montante principal será atendido com recursos próprios da empresa, levantados através de aumento de capital social e aproveitamento de reservas e lucros em suspensão. O financiamento de 60 milhões de cruzeiros concedido em agosto de 1957 pelo Banco reforçará esses recursos.

As obras principais compreendidas pelo projeto são as seguintes:

- a) - barragem de concreto armado, com 120 m de comprimento e 29 de altura, para represamento das águas do rio Arraial e do seu afluente rio da Prata;
- b) - tomada d'água à margem do reservatório, em estrutura de concreto armado; tunel adutor com pouco mais de 2,5 km de comprimento e chamine de equilíbrio com 6 m de diâmetro e 36 de altura;
- c) - casa de força para duas unidades Pelton de 10.500 HP cada uma, acopladas a geradores trifásicos de 60 ciclos e 7.500 kW;

d) -- estação transformadora (ao tempo); linha de transmissão de 52 km, 66 kV, circuito simples, de alumínio e aço; subestações.

Curitiba vem sofrendo, desde 1948, crise de eletricidade, que se tornou particularmente aguda em 1951. Entre 1947 e 1955 a capacidade de geração aumentou de 12.000 para 25.000 kW e o consumo passou de 36 para 115 milhões de kWh. O consumo industrial, entretanto, paradoxalmente caiu de 30% do total, em 1945, para menos de 20%, dez anos depois. Estes dados mostram que a crise de energia tem sido um obstáculo à expansão industrial do Município. Por outro lado, tomando por base o crescimento da demanda nos últimos anos, pode-se projetar a demanda máxima potencial para o futuro, obtendo-se, para 1957, 40.100 kWh/h e 74.000 para 1962. Isto significa que a capacidade total da usina de Guaricã seria imediatamente absorvida no momento em que passasse a funcionar, em 1957, registrando, ainda, provavelmente, sobrecarga de 1.000 kW aproximadamente. Já a partir de 1958 a situação de novo se agravará, com a demanda máxima superando em 20% a capacidade então instalada.

O empreendimento ficou concluído em maio de 1957, sendo oficialmente inaugurado em setembro. Não obstante o contrato regulador do empréstimo não tenha sido firmado, o Banco fez adiantamentos à empresa, no montante de 30 milhões de cruzeiros.

Companhia Força e Luz Norte Fluminense - A 19 de fevereiro de 1957 assinou o Banco contrato mediante o qual concedeu à Companhia Força e Luz Norte Fluminense um financiamento de 11,5 milhões de cruzeiros para possibilitar a construção, pela empresa, de uma usina diesel-elétrica.

Anteriormente havia a Norte Fluminense obtido da entidade de um crédito de 1 milhão de cruzeiros, do qual desistira, para ligar o seu sistema ao da Empresa de Força e Luz Ibero-Americana.

As providências determinadas pela empresa visam a aumentar as suas disponibilidades de energia, já insuficiente para atender à crescente demanda da sua zona de concessão. Localizam-se na região, de fato, municípios como Itaperuna, Miracema e Pádua, cujo desenvolvimento tem sido apreciável, acarretando a elevação do consumo de energia. A usina hidroelétrica da empresa, com 1.730 kW de potência e aproveitando o desnível da Cachoeira da Fumaça, no rio Muriaé, está com a sua capacidade esgotada.

O projeto financiado pelo Banco visa à instalação de uma usina diesel-elétrica, em Santo Antônio de Pádua, com 2 grupos de 480 kW cada um. Os trabalhos correspondentes foram iniciados em junho de 1956 e em agosto do ano seguinte já entraram em operação as instalações. Durante o exercício de 1957 foram produzidos 7,4 milhões de kWh.

O custo total do empreendimento foi de Cr\$14.380.000, correndo o Banco com 11,5 milhões de cruzeiros, totalmente utilizados.

Companhia Hidroelétrica de São Patrício - Está o Banco participando da iniciativa da Companhia Hidroelétrica de São Patrício lançada com o objetivo de aproveitar o potencial hidráulico da Cachoeira de Lavrinhas, no rio das Almas, em Goiás, para a produção de energia elétrica. A participação em causa se materializou na concessão de financiamento, de 7 milhões de cruzeiros,

suplementado posteriormente com 2,5 milhões. Contratos assinados em 13 de abril de 1954 e 18 de agosto de 1955 regulam a aplicação das aludidas importâncias.

O projeto consiste, em linhas gerais, no represamento do rio mediante barragem mista de terra e alvenaria de pedra, destinado a regulação diária das descargas, e na construção de casa de força onde se instalarão 3 unidades, tipo Kaplan, de 450 kW de potência unitária. Completa o plano a construção de linhas de transmissão e de distribuição.

A energia gerada será fornecida às localidades de Ceres, Rialma, Castrinópolis e Uruana, de vida econômica baseada na agropecuária. A energia, segundo se espera, deverá propiciar a instalação de estabelecimentos destinados ao beneficiamento da produção local.

A primeira unidade geradora entrou em funcionamento em fins de 1956 mas em condições consideradas provisórias. De fato, as obras civis na barragem e nos muros de arrimo das ilhargas de barramento não ficaram concluídas, tendo a empresa adotado certas medidas de emergência para que a usina entrasse logo em funcionamento. A causa principal da ocorrência foi a insuficiência de recursos para atender às elevações de custo, sem embargo dos créditos abertos pelo Banco.

Solicitou a Companhia, em consequência, nova suplementação ao Banco, para o fim de completar a primeira etapa do programa e enfrentar, também, a segunda. O orçamento total do projeto, desde o início, foi revisto, atingindo a cifra de 30 milhões de cruzeiros. Decidiu-se, em complemento, para reduzir os gastos, dilatar o início da última etapa, simplificar o plano de linhas de transmissão e substituir o alternador GE antes previsto por um gerador Charleroy.

A demanda máxima em 1956 foi de 320 kW, o que permitiu calcular, para as necessidades de 1960, a cifra de 700 kW, aproximadamente. Assim, se o segundo grupo gerador entrar em funcionamento em fins de 1958, a situação do suprimento será satisfatória.

O Banco, depois de convenientemente estudada a situação do aproveitamento e da empresa, decidiu, em setembro de 1957, fornecer novos recursos à Companhia Hidroelétrica de São Patrício, fixando em 10,3 milhões de cruzeiros o respectivo montante. Autorizou, na mesma oportunidade, tendo em conta a necessidade de dar prosseguimento aos trabalhos da barragem enquanto a estação o permitia, um adiantamento à empresa de 2,8 milhões de cruzeiros.

As obras relacionadas com a barragem ficaram concluídas durante o ano de 1957, tendo sido, ainda, construída a ponte sobre a mesma e instaladas as comportas de descarga de fundo da barragem e daquelas da tomada d'água dos grupos 2 e 3. Tiveram prosseguimento, no período, os trabalhos na casa de força para a instalação dos novos grupos.

Companhia Hidroelétrica do Rio Pardo - De acordo com os termos do contrato assinado a 30 de novembro de 1955 abriu o Banco um crédito de 390 milhões de cruzeiros a favor da Companhia Hidroelétrica do Rio Pardo, comprometendo-se, ainda, a garantir os créditos externos que fossem obtidos pela mutuação até o valor de 3,1 milhões de dólares.

A colaboração do Banco foi invocada pelo Governo do Estado de São Paulo que estava executando, na época, por intermédio de repartições de sua administração central, as primeiras providências para o aproveitamento do potencial hidroelétrico do rio Pardo. A Companhia foi criada posteriormente, com autonomia administrativa e competência para realizar os aproveitamentos em causa.

A iniciativa do Estado de São Paulo tem por fundamento a situação dos serviços de energia elétrica na zona de influência dos aproveitamentos em curso, a qual se caracterizava por crescente deficiência dos suprimentos. As concessionárias do fornecimento estavam com suas disponibilidades praticamente comprometidas e assistiam ao crescimento progressivo da demanda. Tentaram, elas próprias, inicialmente, construir as usinas de Limoeiro e Euclides da Cunha, no rio Pardo. Não conseguiram, porém, levar a termo a iniciativa em virtude da magnitude dos recursos necessários, superiores às suas possibilidades imediatas.

A solução encontrada foi obter que o Estado se encarregasse da produção de energia nas mencionadas usinas, que para isso seriam construídas, para venda, em grosso, posteriormente, às empresas distribuidoras. O Estado, que aceitou o encargo, decidiu, mais tarde, criar a Companhia Hidroelétrica do Rio Pardo.

Prevê o projeto submetido ao Banco a construção de duas usinas - a Limoeiro e a Euclides da Cunha - no trecho do rio Pardo, situado entre Mococa e São José do Rio Pardo, instalando-se 14.000 kW na primeira e 47.400 na segunda. Este será o início do aproveitamento, pois está previsto, para uma etapa posterior, o reforço das potências, que serão duplicadas.

A usina de Limoeiro constituir-se-á, na etapa final de duas unidades de 14.000 kW cada uma, integrada por turbinas KA-PLAN. A barragem, de terra compactada, terá um volume de 500 mil m³, interrompida ao centro por uma estrutura de concreto que incorporará o vertedouro, tomada d'água, casa de força, tubulação forçada, etc. Na usina Euclides da Cunha, a barragem, também de terra compactada, terá vertedouro lateral, tomada d'água independente, casa de máquinas subterrânea, assim como a tubulação forçada. Nela se instalarão 4 unidades geradoras de 23.700 kW cada uma, com turbinas Francis. O sistema de transmissão terá, no final, um anel de 345 km em 115 kW e outro de 140 km em 66 kW.

O custo total do empreendimento, de início orçado em 701 milhões de cruzeiros, deverá atingir a um pouco mais de 2 bilhões de cruzeiros, incluído no cálculo o correspondente a US\$ 3.297.000, convertidos a dólar de Cr\$ 45,00. Dos recursos proporcionados pelo Banco 360 milhões de cruzeiros haviam sido utilizados até 31 de dezembro de 1957.

Espera-se que a Usina de Limoeiro, com o aproveitamento da primeira etapa, entre em operações no segundo semestre de 1958 e a de Euclides da Cunha nos primeiros seis meses de 1960. A segunda etapa, de ambas as usinas, deverá estar concluída a partir de junho de 1961.

Da usina de Limoeiro já estavam praticamente concluídas, em dezembro de 1957, as obras de desvio, de estrutura e de escavações e envasamento da barragem. O estérro estava pronto em 336 mil m³, contra os 500.000 previstos. Na usina de Euclides da Cunha as escavações e a concretagem dos desvios tinham sido concluídos, mas

das enseadeiras nada se fizera. As escavações do vertedouro estavam também prontas, mas nada foi feito quanto à concreto. No que se refere à tomada d'água e condutos forçados, túnel de acesso, casa de máquinas e túnel de fuga a parte concluída representava pequena parcela do total. Na barragem, das escavações do "cut-off" foram feitos 13.000 m³, contra 40.000 previstos, nada se realizando quanto às demais obras.

O Plano Nacional de Eletrificação inclui, entre as obras complementares, a serem levadas a efeito, com prioridade, no Nordeste de São Paulo, os aproveitamentos de Limceiro e Euclides da Cunha. O Plano Regional, entretanto, prevê a efetivação do empreendimento, que beneficiará extensa área do território paulista, onde vive mais de 1 milhão de habitantes.

Companhia Hidro Elétrica do São Francisco - Solicitou a Companhia Hidro Elétrica do São Francisco a colaboração do Banco a favor do seu programa de expansão, o qual compreende, como objetivo principal, a instalação em Paulo Afonso de mais duas unidades geradoras, com capacidade de 60.000 kW cada uma. A CHESF tem por finalidade, de acordo com os seus atos constitutivos, o fornecimento de energia elétrica aos concessionários de serviços públicos na zona compreendida dentro de uma circunferência de 450 km de raio a partir da Cachoeira de Paulo Afonso. A sua concessão abrange o aproveitamento progressivo da energia do rio São Francisco, no trecho compreendido entre Juazeiro e Piranhas, pelo que se deve ter o aproveitamento de Paulo Afonso apenas como etapa inicial de um programa mais amplo.

A usina em funcionamento compõe-se de três unidades geradoras, com a potência total de 180.000 kW. As obras programadas visam à instalação de duas novas unidades e ao preparo das instalações básicas para outros grupos. Mais pormenorizadamente o projeto compreende:

I - Ampliação na usina de Paulo Afonso (2ª etapa):

- a) - escavação da tubulação adutora e da casa de máquinas para 6 grupos de 60.000 kW, cada;
- b) - concretagem e instalação de comportas da tubulação adutora e da casa de máquinas para 3 grupos de 60.000 kW, inclusive construção do canal de fuga correspondente;
- c) - instalação de 2 grupos de 60.000 kW e respectivos equipamentos de transformação, proteção, comando e controle inclusive aparelhagem para interconexão com a instalação existente;

II - Ampliação no sistema de transmissão:

- a) - construção de nova linha de transmissão de 220 kW para Recife, com estruturas para circuito duplo, instalando no momento, apenas 1 circuito;
- b) - expansão das subestações primárias de Recife, Salvador, Itabaiana e Angelim;
- c) - construção das linhas de transmissão secundárias de 66 kV Angelim-União dos Palmares e Salvador-Cotegipe;

- d) - construção das subestações secundárias de Coteigipe e Goianinha;
- e) - ampliação das subestações secundárias de Jagaral, Aracaju, Estância, Riachuelo, Carrapicho, João Pessoa, Campina Grande, Maceio, Goiana, Oratório, Propria, Itabaiana, Jaboatão, Rio Largo, União dos Palmares, Limoeiro, São Miguel dos Campos, São Cristóvão e Carpina;
- f) - construção de 240 km de linhas de subtransmissão de 66 kV e 160 km de linhas de subtransmissão de 13,8 kV, não especificadas, para servir a novos consumidores.

A usina a ser construída não difere, nas suas linhas gerais, da que foi executada, com pleno sucesso, na primeira etapa. As obras de barramento do rio estão todas prontas e foram já preparadas para a nova tomada d'água. Cada grupo gerador terá adução própria e independente, sendo a tomada formada por seis câmaras duplas, cada uma das quais provida de comporta de setor. A tubulação será perfurada na rocha, com acabamento de concreto e revestida com chapas de aço, tendo o diâmetro interno útil de 5,20 m. A casa de máquinas, subterrânea, terá 108,0 x 16,5 metros e uma altura máxima de 34,2 m. O canal de fuga, também subterrâneo, terá 200 m de comprimento e 10 de diâmetro, devendo ser utilizado por 3 unidades. Completam a instalação os equipamentos mecânicos e elétricos de geração e transformação de dois grupos, semelhantes ao já instalado na 1ª etapa.

O orçamento para a execução do projeto é calculado em 2.335 milhões de cruzeiros, incluindo o correspondente a 15 milhões de dólares. Desse total 979 milhões de cruzeiros se destinam a usina propriamente dita, sendo que cerca de 510 milhões estão previstos para obras civis. As linhas de transmissão e as subestações absorverão o saldo de 2.190 milhões, aproximadamente. O custo do kW, para a capacidade de 300.000 kW e ponderadas as inversões da primeira etapa, será de Cr\$ 15.000, valor este passível de redução com a efetivação das etapas subseqüentes.

Os recursos em cruzeiros necessários ao empreendimento - 1.650 milhões - serão levantados mediante subscrição de aumento de capital pelo Governo da União (800 milhões), investimentos de reservas e recursos já em poder da empresa (350 milhões) e o financiamento do Banco. A parcela da União, por seu lado, será atendida mediante destaque do Fundo Federal de Eletrificação. Para os gastos em moeda estrangeira negociou a CHESF um financiamento junto ao EXIMBANK, no montante de 15 milhões de dólares, e obteve outro, em valor correspondente a US\$ Jap. 1.745.000, da Hitachi Ltda, firma japonesa que fornecera os dois geradores completos, com potência de 69.520 kVA por unidade.

Deliberou o Banco, em 28 de novembro de 1957, assegurar a sua colaboração financeira a Companhia Hidro Elétrica do São Francisco, para a execução do projeto de expansão. Concordeu, em complemento, em conceder a empresa um financiamento de 500 milhões de cruzeiro e em assegurar a sua garantia aos créditos obtidos no exterior. A co-responsabilidade do Banco será, no que toca aos financiamentos estrangeiros, superior a 23,9 milhões de dólares (não computados os juros do crédito japonês).

Ao serem considerados os pedidos da CHESF planteou-se, com características especiais, o problema da garantia, desde que

os bens da empresa estão sujeitos a cláusula do chamado "negative pledge", por força do contrato antes firmado com o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento. Acedeu o Banco em não vincular o patrimônio da empresa, mas dela obteve o compromisso de reforçar a garantia hipotecária com novos bens, na proporção de 0,6 para 1,0, se e quando o BIRD consentir na providência.

Companhia Industrial de Estância - Dedicou-se a Companhia Industrial de Estância, desde 1891, a indústria de fiação e tecelagem, tendo obtido permissão para o aproveitamento de corredeiras existentes na confluência dos rios Piauí e Piauitinga, nas proximidades dos seus estabelecimentos fabris. Em 1955 obteve concessão federal para explorar e distribuir a energia elétrica à cidade de Estância, o que passou a fazer regularmente, utilizando-se dos 1.580 kW de suas disponibilidades, gerados em grupos térmicos (a vapor e diesel) e hidráulicos.

Achando-se o Município de Estância próximo a linhas da Companhia Hidro Elétrica do São Francisco (tronco de Salvador) pleiteou a empresa o suprimento de energia às suas instalações. Concordeu a CHESF em realizar o fornecimento, para o que se prontificou a construir uma estação abaixadora, para 2.000 kW. Para preparar-se convenientemente para receber e distribuir a energia de Paulo Afonso organizou a empresa o seguinte programa de obras:

- a) - planejamento da rede de distribuição de energia em Estância;
- b) - subestação elevadora de 440/13.200 V;
- c) - ramal de 3 kW para transmissão de energia da fábrica para a cidade e (posteriormente) vice-versa;
- d) - subestação abaixadora para funcionamento temporário;
- e) - medidores trifásicos e monofásicos para os consumidores;
- f) - instrumental de aferição de medidores;
- g) - levantamento plani-altimétrico de cidade.

Pretendia a empresa, como se infere da presença da estação elevadora entre os itens a realizar, executar plano antigo, que seria o de instalar nova unidade própria, hidráulica, com potência de 250 kW.

Verificou o Banco, durante o estudo do projeto, que a associação das atividades de produção e distribuição de energia, com a geração em instalações próprias e a aquisição de suplementação a CHESF, não seria economicamente recomendável, pelo menos na forma proposta. O projeto, tal como concebido, visaria a por em funcionamento um esquema que se caracterizaria pelo "superavit" de energia, durante cerca de 100 dias e por um "deficit" a ser coberto pela CHESF, que atingiria a 550 kW e duraria provavelmente 155 dias. A demanda da energia de Paulo Afonso, nessas condições, ficaria sujeita à flutuação da ordem de 800 kW em relação ao suprimento a Estância, o que corresponderia, na base de um fator de carga de 0,40, a uma redução de 2,1 milhões nos kWh produzidos pela CHESF. O investimento, assim, não elevaria o potencial de energia elétrica do país.

Teve o Banco de considerar, também, como preliminar, a circunstância de que as atividades principais da empresa se desenvolviam em setor não considerado básico para os fins do programa de reaparelhamento. O eventual financiamento da entidade poderia, assim, ir beneficiar diretamente a indústria têxtil.

Concordou o Banco, em 16 de janeiro de 1957, em conceder à Companhia Industrial de Estância um financiamento de Cr\$ 10.000.000 para suplementar os recursos próprios que serão aplicados na construção da rede de distribuição de energia elétrica. Duas condições especiais limitam a utilização do crédito: a criação, dentro de 12 meses, de empresa independente que atuará exclusivamente no setor de energia e adoção de cláusula contratual de não fazer, em referência à instalação, pela Companhia e a empresa que se deve constituir, de novos grupos geradores próprios.

Foi concedido à empresa, para não retardar a execução do projeto, um adiantamento de 3 milhões de cruzeiros.

Até dezembro de 1957 foram executados, do projeto, os seguintes serviços principais: levantamento topográfico e planta cadastral da cidade; subestação elevadora; de 440/13.200 v.; 6.300 dos 11.000 m de linhas primárias e 8.200 dos 32.150 m das linhas secundárias; 1.153 m de ligações para consumidores.

Companhia Industrial Luz e Força de Sobral - A Companhia Industrial Luz e Força de Sobral, por força de contrato assinado a 16 de julho de 1954, recebeu do Banco, a título de financiamento, suprimento de recursos no montante de 5 milhões de cruzeiros. Estes fundos tiveram por finalidade suplementar, recursos da empresa empregados na expansão das suas instalações, situados em Sobral, Ceará.

Planejou a empresa mais especificamente, adquirir um turbo-gerador Stahl de 1.500 kW, adaptando, conseqüentemente, as suas instalações e expandindo e melhorando a sua rede de distribuição. O gerador se constitui de 2 alternadores iguais, tensão entre fase de 400 v, 50 ciclos, e que é acoplado a uma turbina radial de dupla rotação. O custo total do empreendimento foi orçado em 8,8 milhões de cruzeiros, incluída a parcela correspondente a 885 mil coroas suecas. Havia, porém, no Banco, em 31 de dezembro de 1957, um pedido de suplementação de recursos.

O turbo gerador acha-se em funcionamento desde 1 de março de 1956, estando também concluídas as redes de alta tensão e instalados os 17 transformadores previstos. Em referência a rede de distribuição é que pouco foi realizado.

O crédito aberto pelo Banco já foi todo utilizado, havendo a Companhia dado início a sua amortização, na forma contratada.

Trata-se, como é fácil de verificar, de pequeno empreendimento, sob o ponto de vista da economia nacional, como um todo. Examinando, entretanto, em face das condições locais e regionais, essa elevação de 1.500 kW as disponibilidades de energia deverá exercer efeitos acentuadamente benéficos.

Companhia Matogrossense de Eletricidade - O projeto nº 22 da CMBEU diz respeito ao programa de reaparelhamento da Companhia Matogrossense de Eletricidade, concessionária dos serviços de suprimento de energia elétrica aos Municípios de Campo Grande, Aquidauana e Corumbá.

O Banco concedeu à empresa, em 1954, um crédito de Cr\$ 8.515.000 para atender a despesas de caráter imediato relacionado com os serviços de Campo Grande. O crédito, todavia, não foi utilizado até dezembro de 1957, aguardando-se, agora, para orientar a ação futura do Banco, as providências determinadas, com a interferência do Governo Federal, para normalizar os serviços a cargo da Companhia Matogrossense.

Companhia Melhoramentos de Mossoró - Nos termos de contrato firmado a 28 de dezembro de 1955 o Banco concedeu a Companhia Melhoramentos Mossoró um financiamento, no montante de Cr\$ 8.900.000, para o fim de possibilitar à empresa a ampliação de suas instalações.

O projeto compreende a elevação, para 1.600 kW, da atual potência instalada pela COMENSA em Mossoró, Rio Grande do Norte, ampliação de 2,8 km de rede de alta tensão (2,2 kV) e de 25,7 km de rede de baixa tensão. A execução do projeto exigirá um dispêndio de cerca de 135 mil dólares, além dos gastos em cruzeiros.

Ao encerrar-se o exercício já estava instalado o gerador e executados 600 metros da nova rede de distribuição primária e 1.600 da secundária. Foram adquiridos 7 transformadores e 504 medidores monofásicos. Os trabalhos foram sensivelmente prejudicados pelas chuvas verificadas na região durante o ano.

Até 31 de dezembro de 1957 a Companhia se utilizou de todo o crédito que lhe foi proporcionado pelo Banco.

Companhia Metalúrgica Barbará - Programou a Companhia Metalúrgica Barbará a modernização das instalações dos seus estabelecimentos fabris, para o que contou com a colaboração da CMBEU. A meta estabelecida era a elevação, em mais 10.000 toneladas anuais, da sua capacidade para produzir ferro centrifugado, de par com a melhora qualitativa da produção.

Contou a Barbará com a colaboração financeira do EXIM BANK, que lhe concedeu um financiamento de US\$1.360.000, mediante aval do Banco. Esperava a empresa atender aos gastos em moeda nacional com recursos próprios, o que não se tornou possível em virtude da alta dos preços dos materiais e da mão-de-obra. Teve, por isso mesmo, de recorrer ao Banco, que lhe proporcionou, mediante contrato datado de 11 de abril de 1956, 25 milhões de cruzeiros.

As novas instalações da Companhia Metalúrgica Barbará, cujo custo ascendeu a perto de 54 milhões de cruzeiros, foram oficialmente inauguradas em 24 de maio de 1956. Desde então vem a empresa produzindo regularmente, sendo digno de nota o fato de haver ela exportado, em 1957, material de adução para água no valor de Cr\$ 25.000.000, além de pequenas quantidades, a título de experiência, para o Uruguai.

Companhia Mineira de Eletricidade - Pertence à Companhia Mineira de Eletricidade o galardão de haver instalado, em Juiz de Fora, a primeira usina hidroelétrica da América do Sul. Evoluiu a empresa, desde então, dispondo, na época do pedido de colaboração ao Banco, de uma potência instalada de 14.300 kW.

As instalações existentes não bastam para fazer face aos reclamos do mercado, cuja demanda obedece a um crescimento de 9% ao ano. Em 1956 a demanda máxima atingiu a 15.100 kW, isto é, foi superior à potência nominal das máquinas, do que resultou um trabalho em sobrecarga. Calcula-se, na base dos fatores observados, que a demanda máxima seria de 16.500 kW em 1957 e 19.600 dois anos depois.

Para obviar, de certo modo, a insuficiência das suas instalações, entrou a empresa em entendimentos com a Central Elétrica do Piauí S/A., com o fim de obter desta suprimentos adicionais de energia. Ficou assentado, em consequência, das conversações, que a Piauí fornecerá à Mineira, em caráter firme e permanente, 5.000 kW iniciais, com possibilidades de posterior aumento. A efetivação do suprimento dependeria da construção de uma linha de transmissão de 69 kV entre a usina do Piauí e Juiz de Fora, com perto de 30 km de extensão e capacidade para transportar a potência de 10.000 kW. Completariam a linha, naturalmente, subestações elevadora e abaixadora e a reforma da rede de distribuição da cidade.

O concurso do Banco foi pedido para completar os recursos próprios da empresa que estavam sendo investidos no projeto. O custo do projeto foi orçado em perto de 27 milhões de cruzeiros, dos quais cerca de 11 milhões se destinariam às linhas de transmissão.

O Banco conforme decisão de 13 de maio de 1957, abriu à Companhia Mineira de Eletricidade um crédito de 16 milhões de cruzeiros. Enquanto estavam sendo tomadas as providências para a lavratura do contrato, o Banco concedeu à empresa um adiantamento de 10 milhões de cruzeiros.

O projeto foi dado como totalmente executado durante o ano de 1957, tendo sido oficialmente inauguradas as novas instalações, em novembro.

Companhia Mogiana de Estradas de Ferro - O programa de remodelação e reaparelhamento aprovado pela CMBEU para a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro compreendia o seguinte:

- a) - aquisição de trilhos de 37 km/m para assentamento em 420 quilômetros de linha de tráfego mais denso, empregando-se o material liberado, depois de reconicionado, em trechos de movimento menos intenso;
- b) - substituição de dormentes em 2.050 quilômetros de linha, cujas condições são insatisfatórias, bem assim o aumento para 1.800 e 1.750 dormentes por quilômetro das unidades assentadas, respectivamente em 313 e 531 quilômetros de linha;
- c) - refôrço do lastro de pedra, de modo a assegurar a profundidade de 0,30 m abaixo dos dormentes em 539 km de linha e de 0,20 m em 284 km;
- d) - conclusão de variante entre Lagoa Branca e Tambaú, com 16,4 km;
- e) - aquisição de equipamento completo para pedreiras e britagem, com capacidade suficiente para atender a remodelação da via permanente, bem assim de equipamento mecânico para conservação;
- f) - alongamento dos desvios para comportar os trens mais extensos que serão acionados pelas locomotivas diesel.
- g) - aquisição de 1.076 vagões de carga, equipados com engates automáticos e freios a ar comprimido;
- h) - compra de 18 locomotivas diesel-elétricas;
- i) - substituição dos sistemas de freios e engates dos

vagões e locomotivas existentes que se apresentam em boas condições;

- j) - montagem de oficina para locomotivas diesel-elétricas, com a correspondente aquisição do equipamento.

O orçamento levantado, na época, para a realização do programa, atingia a 685 milhões de cruzeiros e 8,4 milhões de dólares.

Em 1954 o Governo do Estado de São Paulo, que detém o controle financeiro da sociedade de economia mista em que está constituída a estrada de ferro, pleiteou a colaboração financeira do Banco em benefício da remodelação da Mogiana. Submeteu ao exame da entidade, com o citado objetivo, novo programa de obras e aquisições, modificando o que foi elaborado pela CMBEU e cuja concretização importaria no dispêndio de 13 milhões de dólares e 430 milhões de cruzeiros. O montante das inversões em moeda estrangeira tornou impossível a efetivação do projeto, já que não se contava com crédito externo e a situação do balanço de pagamentos não permitia atribuir o dispêndio ao orçamento normal de câmbio.

Havendo o Governo de São Paulo resolvido estudar a situação financeira da ferrovia, julgou o Banco aconselhável aguardar, antes de qualquer decisão de sua parte, o relatório da comissão especial designada. A Comissão, todavia, não elaborou o seu relatório final, mas transmitiu ao Governo o seu ponto de vista de que em qualquer programa de reaparelhamento da Mogiana deveria ser atribuída alta prioridade a aquisição de 25 locomotivas diesel-elétricas e à remodelação da via permanente.

Decidiu o Banco, em face da situação, dividir as providências para a recuperação da estrada em duas etapas, concentrando-se esforços, na primeira, para a solução dos problemas relacionados com o material de tração e com os trechos mais precários da via permanente. Na fase seguinte seriam enfrentados os demais problemas, dentro da orientação estabelecida pela CMBEU. O ponto de vista foi aceito, pelo que, em setembro de 1955, abriu o Banco um crédito de 523 milhões à Mogiana, mas essa decisão teve de ser alterada, mais tarde, para atender à proposta feita pela ferrovia. Assim, em fevereiro de 1956 deliberou-se abrir à Mogiana um crédito de 400 milhões de cruzeiros, concedendo o Tesouro Nacional um aval à operação de crédito que seria contraída no exterior para a compra de locomotivas, até o montante de US\$ 3,560,000.

O programa que afinal prevaleceu é que será custeado pelos mencionados recursos e o seguinte:

- a) - aquisição de 25 locomotivas diesel-elétricas, modelo G-12, da General Motors, com os respectivos acessórios e sobressalentes, e de 250 vagões fechados, metálicos, de 36 toneladas de capacidade;
- b) - remodelação do trecho Mato Sêco a Ribeirão Preto, numa extensão de 200 km de linha, com a colocação de trilhos novos nacionais de 44,65 kg/m e do trecho Ribeirão Preto a Coronel Quito, com 185 km de linha, colocando-se trilhos de 37,105 kg/m;
- c) - aquisição e montagem de uma ponte sobre o rio Guarí, com um vão de 42 metros e dois de 21 metros;
- d) - aquisição de 250.000 retensores de linha e 100 lubrificadores de trilhos.

O contrato com a Mogiana ainda não pôde ser assinado, em virtude de providências dependentes da ferrovia e do Governo de São Paulo. O Banco, porém, para não prejudicar a realização do programa, vem suprimindo a estrada de recursos, proporcionados sob forma de adiantamento. Até o encerramento do exercício de 1957 estes adiantamentos se aproximavam de 460 milhões de cruzeiros, tendo sido utilizados na aquisição de trilhos e acessórios, vagões, locomotivas e equipamentos diversos.

Até dezembro de 1956 a substituição de trilhos foi levada a efeito em 75 km de linha, tendo-se colocado, provisoriamente, os trilhos do primeiro trecho em outro de menor intensidade de tráfego. Já em 1957 foram colocados novos trilhos em 67 km de linha, tendo sido recebidas as 25 locomotivas G.M. encomendadas anteriormente. Também foram entregues à ferrovia 200 vagões metálicos, fechados.

Concedeu o Banco, ainda, um financiamento de 15 milhões de cruzeiros, para aplicação na construção de armazéns de emergência para estocagem de gêneros alimentícios. O crédito, porém, não foi utilizado até o fim de 1957.

O Conselho de Administração, a 5 de dezembro de 1957, decidindo sobre a aquisição de trilhos junto a fabricantes estrangeiros, diretamente pelo Banco, deliberou suplementar os financiamentos de algumas ferrovias em importância suficiente para atender as quotas de material que lhes fôssem adjudicadas. À Companhia Mogiana de Estradas de Ferro foi deferida uma suplementação no montante de 34,2 milhões de cruzeiros para o mencionado objetivo.

Companhia Nacional de Alcalis - Vem o Banco assegurando o seu integral concurso à instalação, em Cabo Frio, Estado do Rio de Janeiro, da fábrica de soda cáustica e barrilha de propriedade da Companhia Nacional de Alcalis. A participação da entidade teve origem em recomendação formulada pela CMBEU que, no projeto nº 7, aprovou o empreendimento. Com esta medida ficava encerrada, praticamente, a primeira fase da iniciativa, cujo lançamento remontava a 1942, quando tiveram início as providências para a instalação da fábrica.

Não obstante a recomendação da CMBEU às entidades financeiras ligadas ao Governo norte-americano, no sentido de que fiancessem o empreendimento, a Companhia de Alcalis viu fracassar os entendimentos que estabeleceu junto tanto ao BIRD quanto ao EXIMBANK. Foi melhor sucedida, porém, junto ao Comptoir International d'Achats et des Ventes à l'Etranger, posteriormente transformado em Compagnie Industrielle & Agricole de Vente à l'Etranger "CIAVE" - Compensex", grupo financeiro de origem francesa, que lhe abriu um crédito em importância equivalente a 15 milhões de dólares, mais tarde elevado para 20 milhões.

O Banco, de sua parte, conforme contrato assinado a 6 de março de 1953, proporcionou à Companhia 180 milhões de cruzeiros. Estes recursos, e mais os representados pelo capital da empresa, não foram suficientes, entretanto, para possibilitar o atendimento das despesas em cruzeiro no ritmo em que as mesmas se processaram. Assentaram-se, por isso mesmo, novas providências durante o exercício de 1956, das quais resultaram a concessão pelo Banco de novo crédito à Alcalis, no valor de 107 milhões de cruzeiros, e a elevação do capital da empresa de 600 milhões de cruzeiros, subscritos pelo próprio Banco e o Tesouro Nacional, na proporção de 240 e 360 milhões de cruzeiros, respectivamente. Ao serem estudadas essas medidas, ficou reconhecido que a nova suplementa

ção de fundos provavelmente ainda não bastaria à conclusão das obras.

A elevação sofrida pelo orçamento se fundamenta, sobretudo, no aumento dos custos verificado desde as primeiras estimativas, aumento este que se deve, por sua vez, ao encarecimento dos materiais, da mão-de-obra e das despesas com as aquisições no exterior e a acréscimos e modificações introduzidas no projeto original. Levantamentos procedidos pela Companhia de Alcalis, na base das especificações proporcionadas pelos fornecedores para cerca de 90% do projeto, indicavam, no primeiro semestre de 1957, a necessidade de 970 milhões de cruzeiros para a entrada em operação do estabelecimento.

Deliberou o Banco, antes de determinar quaisquer providências para a imobilização dos recursos em causa, efetuar um levantamento completo da situação da Companhia de Alcalis, inclusive no que concerne à adoção de medidas para o financiamento regular do estabelecimento de Cabo Frio. Constituiu, em decorrência, um grupo especial de trabalho, integrado por técnicos de reconhecida capacidade, estranhos ao seu quadro de pessoal, para o fim de realizar os estudos sobre a Companhia e propor, posteriormente, as medidas julgadas mais aconselháveis à pronta conclusão das instalações. Ficou decidido, em complemento, que, enquanto se aguardava o relatório do grupo de trabalho o Banco forneceria à Companhia de Alcalis, sob a forma de adiantamento, novos recursos, até o montante de 400 milhões de cruzeiros.

A concretização do projeto da Companhia de Alcalis é de fundamental importância para a economia brasileira, que tem na escassez de barrilha e de soda cáustica um dos seus pontos mais vulneráveis. Em referência à barrilha, então, a situação é mais grave, já que todo o mercado interno é suprido mediante importações e não há, no momento, em efetiva execução nenhum outro projeto além do de Cabo Frio. As previsões do consumo de alcalis para 1960 registram, aliás, "deficits" dos dois aludidos produtos, sem embargo da produção da Alcalis. A relevância dos produtos para o parque manufatureiro nacional é que tem justificado a maneira especial por que o Banco vem colaborando com a Alcalis.

Entrou em funcionamento, em novembro de 1957, o grupo da cal. Ficou concluída, também, no exercício, a adutora da guadua rio Bacaxá, tendo sido entregues pelos fornecedores todos os materiais e equipamentos constituídos do grupo de barrilha. Espera-se que no correr de 1958 este grupo possa entrar em funcionamento, seguindo-se-lhe o de soda cáustica e de subprodutos.

Companhia Nacional de Energia Elétrica - Em contrato datado de 9 de setembro de 1955 assegurou o Banco a sua colaboração financeira ao projeto de expansão elaborado pela Companhia Nacional de Energia Elétrica, sob a forma de financiamento de 20 milhões de cruzeiros e aval a crédito obtido no Japão no valor de US\$ Jap. 1.897.000

O programa de expansão em causa foi objeto de estudos da CMBEU, que consubstanciou suas conclusões no projeto nº 14 da sua série. Repousa ele na ampliação da usina Salto do Avanhandava, no Município de José Bonifácio, São Paulo, com a instalação de dois novos grupos geradores. As novas unidades contarão com turbinas Kaplan, de eixo vertical, fabricadas pela Companhia Hitachi, com 5.800 kW de potência máxima, e com geradores, da mesma marca, de 6.250 kVA e 6,6 kV de tensão. Consta ainda do programa a montagem de subestação elevadora, ao tempo, para 12.600 kVA., e subestação

abaixadora, de 6.400 kVA. A linha de transmissão, de 66 kV, terá 136 km de extensão.

De acordo com as últimas estimativas levantadas o custo total do projeto orçará por 197 milhões de cruzeiros, compreendido na importância o equivalente a 2,4 milhões de dólares. As dificuldades encontradas para o levantamento do capital em moeda estrangeira retardou, de alguma sorte, a efetivação do projeto. Tentou a empresa, fundamentada no fato de que a medida fora recomendada pela CMBEU, obter junto ao BIRD ou EXIMBANK um financiamento de 1,4 milhões de dólares. Estes estabelecimentos, porém, após e meio após a aprovação do relatório da Comissão, comunicaram à empresa a impossibilidade de atender às suas pretensões. Recomeçaram, então, os entendimentos no exterior, tendo-se conseguido o indispensável crédito de fornecedores japoneses.

Até o encerramento do exercício de 1957 a subestação elevadora de Avanhandava estava concluída em 60% do previsto. Acharam-se praticamente concluídas as injeções de cimento, estando em funcionamento a ponte rolante e encontrando-se a montagem das comportas feita em 70%. As encomendas no exterior já estão sendo executadas. Já havia a empresa utilizado, até dezembro, o total do seu crédito, estando mesmo pleiteando uma suplementação junto ao Banco.

Companhia Paulista de Estradas de Ferro - Identificou a CMBEU, como uma das principais causas da reduzida produtividade que se verificava na exploração dos serviços de transportes ferroviários no Brasil, a falta de padronização dos equipamentos do material rodante disponível. Assim, a simples diferenciação existente nos sistemas de freio e de engates tornava difícil e custosa a livre movimentação de comboios ou de vagões entre estradas de ferro diferentes.

O problema apresentava gravidade principalmente em relação ao intercâmbio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Santos a Jundiaí e Estrada de Ferro Central do Brasil, estradas que, explorando quase que a totalidade das linhas de bitola larga instaladas no país, eram responsáveis, no conjunto, por cerca de 40% do tráfego ferroviário de carga e por mais de 35% do total de toneladas-quilômetros computados nas estatísticas ferroviárias nacionais. O rendimento dessas ferrovias era duramente atingido pelo fato de a Paulista e a Santos a Jundiaí terem nos seus vagões os obsoletos engates a "gancho e a corrente" e freios a vácuo, enquanto a Central já adotava os sistemas de engates automáticos e de freios a ar comprimido.

É claro que a disparidade do equipamento exigia o transbordo de cargas das ferrovias paulistas para a Central, e vice-versa, ou a composição de comboios constituídos de vagões pertencentes a uma única estrada. Os trens, nessas condições, a menos que os vagões utilizados fossem os da Central, não poderiam ter mais de 1.000 toneladas e as suas velocidades tinham que ser reduzidas, com perda da capacidade das locomotivas.

Em relação à Companhia Paulista de Estradas de Ferro as providências recomendadas pela CMBEU no projeto nº 3 abrangiam os seguintes itens de substituição:

- a) - de engates "a gancho e corrente" por modernos engates automáticos, em 136 locomotivas, 164 carros de passageiros e 4.853 vagões de carga;

- b) - de freios a vácuo, instalados em 167 locomotivas, 240 carros de passageiros e 4.853 vagões de carga, por freios de ar comprimido;
- c) - de 1.279 vagões de carga, de construção leve e capacidade total de 24.746 toneladas, por 605 novos vagões, com 27.275 toneladas, equipados com engates e freios automáticos.

Estimou-se que o custo do projeto demandaria inversões da ordem de 51,6 milhões de cruzeiros e 6,8 milhões de dólares, mas a previsão não pôde ser mantida, tanto em uma quanto em outra parcela, em virtude da alta de preços de material e de mão-de-obra no país e no exterior. Para fazer face à nova situação foi elevado o limite da participação do Banco, enquanto que, no relativo às despesas em dólares, a solução foi comprimir os dispêndios dentro das disponibilidades.

O Banco, por meio de contrato firmado em 18 de janeiro de 1955, concedeu à Companhia Paulista de Estradas de Ferro um financiamento de Cr\$ 86.714.000 para atendimento dos gastos em moeda nacional exigidos pelo projeto. A Paulista se utilizou de todo o crédito que lhe foi concedido, já tendo iniciado a respectiva amortização. O seu saldo devedor, em 31 de dezembro de 1957, era de perto de 82 milhões de cruzeiros.

O programa estava praticamente executado ao encerrarse o exercício de 1957. Os 430 vagões estavam montados, como previsto. Instalaram-se freios a ar comprimido em 3.649 vagões e 85 locomotivas e substituíram-se por engates automáticos os aparelhos de 4.400 vagões, 167 locomotivas e 164 carros de passageiros.

Companhia Paulista de Estradas de Ferro (Prolongamento de linha). - Está a Companhia Paulista de Estradas de Ferro construindo um novo ramal ferroviário, entre Adamantina e Panorama, em substituição à rodovia que antes construira ligando as duas estações. A estrada, com 96 km de extensão, apresentava um excelente traçado, com rampa máxima de 1% e atingindo a 1.146 metros o raio de curva mínima. A extensão em reta corresponde a perto de 52% da distância total e o desenvolvimento da linha sobre a reta entre os pontos extremos será de apenas 7%.

O ramal correrá no divisor de águas do rio Aguapeí e Peixe, até Orocema, e daí em diante pelo Vale do Rio Marrecas. Trata-se de uma região agrícola que atravessa um surto de franco progresso, cultivando-se intensivamente café, algodão e cereais. O ponto extremo do ramal se situa nas barrancas do rio Parana, o que estende a zona de influência da ferrovia ao sul de Mato Grosso.

O projeto compreende, em síntese, o seguinte: estudos, projetos e locação da linha; desapropriações e serviços preparatórios; movimento de terra e obras de arte; implantação das linhas; edifícios, abastecimento d'água, cercas, linhas telegráficas e serviços diversos. As inversões totais exigidas para a concretização do programa foram orçadas em 400 milhões de cruzeiros.

O Banco, conforme contrato assinado a 4 de julho de 1957, contribuirá para a efetivação do prolongamento das linhas, concedendo à Companhia Paulista recursos no montante de Cr\$ 241.300.000. Em dezembro a empresa levantou a primeira parcela do crédito, de 46,3 milhões de cruzeiros.

Já estavam promovidas, no encerramento do exercício, as

providências necessárias à rápida execução do projeto. Ainda em 1957 foram assinados contratos de empreitada para construção de obras de arte e de execução de serviços de terraplenagem, prevenindo-se para estes uma movimentação de terra da ordem de 3,6 milhões de metros cúbicos.

A 5 de dezembro de 1957 o Conselho de Administração autorizou a suplementação do crédito assegurado à Paulista, mediante reforço de Cr\$ 74.311.000. Estes recursos serão utilizados para a aquisição de trilhos e acessórios, por intermédio do Banco, no exterior, conforme os termos da concorrência realizada durante o ano.

Companhia Paulista de Força e Luz - Concedeu o Banco à Companhia Paulista de Força e Luz, conforme contrato assinado a 23 de dezembro de 1955, um financiamento no valor de Cr\$ 250.960.000, com o que concretizou a sua cooperação ao programa de expansão de instalações em execução pela empresa. Os recursos, mais especificamente, se destinaram ao aproveitamento do potencial do rio Grande, no local conhecido como Peixoto.

É a Paulista concessionária dos serviços de suprimento de energia elétrica a extensa e progressista área do Estado de São Paulo, abrangendo 158 Municípios e alguns dos quais da importância de Campinas, Ribeirão Preto, Araraquara, Marília e Piraçicaba. Aham-se incluídos na zona, além disso, 3 outros Municípios de Minas Gerais. A demanda de energia nesses núcleos demográficos, sobretudo em decorrência da interiorização das instalações industriais, estava superando a capacidade e as disponibilidades da empresa.

Calculava-se, de fato, que mantido o ritmo de crescimento de 20% observado nos últimos anos, o consumo de energia em 1962 corresponderia a uma potência instalada da ordem de 233.000 kW, na base de um fator de carga de 50%. O sistema da Paulista, integrado por 16 usinas hidroelétricas e duas termoelétricas, tinham uma capacidade geradora, na época do pedido, de 104.248 kW. A efetivação do projeto de Peixoto proporcionará um acréscimo de 400.000 kW a essas disponibilidades, dos quais 80.000 na primeira etapa, em curso de realização.

Na fase inicial do projeto serão executadas as obras civis correspondentes ao aproveitamento total do potencial e as instalações das duas primeiras unidades geradoras, de 40.000 kW cada uma. A barragem apresenta uma estrutura de tipo misto, composta de dois setores laterais de gravidade, concordando através de segmento central em forma de arco. O segmento da direita, de 200 m, constitui o vertedor, nele estando instaladas 11 comportas de 12,2 m de largura por 10,67 de altura. No segmento da esquerda, com 250 m, estão localizadas a casa de força e as tubulações para a tomada d'água das 10 turbinas. A barragem tem 73m de espessura e a altura máxima de 70 m do ponto mais baixo das fundações. Foram utilizados, em sua construção, 400.000 m³ de concreto armado e 6.000 toneladas de aço. O reservatório criado pelo represamento armazenará 4 bilhões de m³ de água, alagando 25.000 hectares de terra que se estendem a 110 km a montante da barragem.

A casa de força é uma estrutura de 110 m de comprimento e 25 de largura, a céu aberto, equipada com guindaste de pórtico, de 200 toneladas. As tubulações, talhadas na rocha viva, medem 6 m de diâmetro. Na saída dos "pestocks" existem comportas verticais de rolamento, manobradas pelo guindaste pórtico e extensa linha de grades que constituem a tomada d'água. A subestação local

se situa na margem esquerda do rio, a meio quilômetro da casa de força. A linha de transmissão terá 127 km de extensão, interligando-se em Ribeirão Preto com o sistema da Paulista.

O equipamento eletro-mecânico é representado, principalmente, por turbinas Francis, eixo vertical, de 56.000 CV cada uma, as quais se acoplarão a geradores trifásicos de 50.000 kVA, 0, 8f. p. e 126,6 r.p.m.

O projeto concernente ao aproveitamento de Peixoto foi objeto de consideração pela CMBEU, que recomendou a concessão de financiamentos para a sua concretização (projeto nº 9). Os estudos originais, todavia, sofreram alterações, tanto de ordem técnica quanto financeira. As primeiras, entretanto, não modificaram a concepção original do projeto. De outra parte, o projeto da Paulista ofereceu ao Presidente Vargas a oportunidade de definir a atitude que deveria o Banco assumir em referência às solicitações de crédito formuladas por empresas controladas por grupos financeiros não nacionais. Deliberando, a 4 de novembro de 1953, sobre o encaminhamento do projeto nº 9 da CMBEU que então lhe era submetido à aprovação, estabeleceu Sua Excelência, nos seguintes termos, a orientação a ser adotada pelo Banco:

- a) - os pedidos de financiamento apresentados ao BNDE devem ser examinados segundo critérios que não façam distinção entre capitais estrangeiros e nacionais;
- b) - seria conveniente que se exigisse o recurso no mercado privado de capitais antes de invocar-se a colaboração financeira do Estado;
- c) - cumpre examinar-se a possibilidade de o BNDE participar diretamente do capital das empresas estrangeiras que solicitem a sua colaboração financeira, de modo que o capital brasileiro fique quantitativamente em nível de igualdade com os capitais de outras nacionalidades.

A decisão se deveu ao fato de que a Companhia Paulista de Força e Luz é uma subsidiária indireta da American S Foreign Power Co., Inc., estando vinculada, diretamente, com outras empresas nacionais, a Brazilian Electric Power Co., dependente daquela empresa americana.

O orçamento necessário à realização do aproveitamento, apenas na primeira etapa, atinge, segundo os cálculos revistos em 1957, 16 milhões de dólares e Cr\$815.670.000, ou seja, um total de Cr\$1.375.670.000, (convertido o dólar a Cr\$35,00) sem a parcela de perto de 100 milhões prevista para a linha de transmissão até Ribeirão Preto. A realização da segunda etapa do projeto, que praticamente se restringirá à aquisição e instalação das novas unidades, exigirá um dispêndio de pouco mais de 23 milhões de dólares e cerca de 377 milhões de cruzeiros.

Para fazer face às despesas do projeto a Paulista conta com recursos próprios, um crédito de US\$30.633.000 aberto pelo Eximbank e os 250 milhões de cruzeiros proporcionados pelo Banco. Pleiteou, então, em 1956, a suplementação deste financiamento em igual importância, o que foi deferido. O contrato correspondente foi firmado em 5 de agosto de 1957, tendo sido utilizada a importância total dos dois créditos.

Em abril de 1957 foram inauguradas as duas unidades consideradas na primeira etapa, com o que a disponibilidade geradora da empresa foi acrescida de 80.000 kW. Ao findar o exercício toda a parte de engenharia hidráulica estava concluída, inclusive já no que se refere à segunda etapa. As instalações da casa de força exigidas por esta nova fase é que haviam ficado prontas apenas em 40% do total.

Companhia Prada de Eletricidade (Instalações em Minas Gerais) - A região de Minas Gerais conhecida como Triângulo Mineiro, mais três importantes Municípios do Sul de Goiás compõem a zona de concessão da Companhia Prada de Eletricidade. Para atender ao seu mercado explora a empresa cinco usinas hidroelétricas e uma térmica, com potência, na época do pedido de colaboração do Banco, de 7.840 kVA.

As disponibilidades de energia da Prada progressivamente se foram reduzindo, até o ponto em que se tornaram indispensáveis medidas restritivas como suspensão de atendimento de pedidos de ligações, reduções nos pedidos, racionamento, etc. Estas providências, como não podia deixar de ocorrer, passaram a constituir obstáculo ao desenvolvimento da região, cuja economia vinha sendo influenciada por vários outros fatores favoráveis.

Para fazer face à nova situação elaborou a empresa um programa de expansão que repousa, essencialmente, no aproveitamento do potencial hidroelétrico da Cachoeira dos Martins no rio Uberabinha, no Município de Uberlândia. Seriam instaladas duas unidades geradoras, com a potência de 3.850 kW, sendo viável a instalação futura de duas novas unidades, com 3.870 kW, apenas como resultado da regularização do rio.

As obras ficaram concluídas em 1957, inaugurando-se em abril o 4º e último grupo da etapa em consideração. O Banco assegurou à Prada, para a concretização do projeto, dois financiamentos, objeto dos contratos firmados em 15 de outubro de 1954 e 28 de junho de 1957. Pelo primeiro proporcionou o Banco Cr\$ 12.000.000, suplementados, pelo segundo, em Cr\$ 2.500.000. O custo do projeto, segundo os últimos cálculos, ascendeu a perto de 24,5 milhões de cruzeiros.

Houve certo atraso no término das obras, que fôra previsto para fevereiro de 1957. Não obstante a recuperação de tempo que se pôde realizar a partir de determinada época, a Companhia não pôde resistir à pressão dos consumidores, que não se conformavam com as restrições estabelecidas. Decidiu ela, por isso mesmo, instalar uma usina de socorro, diesel-elétrica, sobretudo com a finalidade de neutralizar os efeitos da deficiência de água durante as estiagens e, assim, evitar ou reduzir o drástico racionamento nessas épocas adotado.

Congoridou o Banco em colaborar com a empresa também para a realização desse projeto, cujo custo foi estimado em cerca de 25 milhões de cruzeiros. Contratou, em decorrência, a 28 de junho de 1957, a concessão de um crédito a favor da Companhia Prada no valor de 14,4 milhões.

Este projeto consiste na construção da casa de força de 17,45 por 15,65, dotada de ponte rolante e na qual se instalarão três grupos diesel-elétricos Mirless-Brush com capacidade de 953 kW cada um. Serão feitas as instalações para a captação de água e haverá dois reservatórios para óleo com 250 mil litros cada um. Até o fim do ano a casa de máquinas estava pronta em 85%.

os reservatórios em 90%, as bases para os grupos diesel e as casas para maquinistas em 80%. A instalação da água para resfriamento estava atrasada (15%), o mesmo ocorrendo quanto a subestação (40%). O grupo diesel já se encontrava no local da usina e a linha de transmissão estava concluída.

Os recursos fornecidos pelo Banco já haviam sido utilizados, até 31 de dezembro, praticamente em sua totalidade.

Registre-se que o Banco não considera solucionado o problema de abastecimento do mercado de energia da Prada com as providências determinadas pela mesma. Mantidas as taxas de crescimento do consumo que se verificaram no sistema, tudo leva a acreditar esteja a capacidade geradora da Companhia de novo esgotada em 1960, mesmo com os reforços das usinas dos Martins e da diesel-elétrica de São Pedro. Estabeleceu o Banco, por isso mesmo, entre as condições contratuais, o compromisso, para a empresa, de elaborar os estudos necessários a construção de uma linha de transmissão interligando os sistemas Prada e Cachoeira Dourada. Estes estudos deverão documentar pedido de financiamento futuro, a ser feito pela interessada.

Companhia Siderúrgica Paulista - A Companhia Siderúrgica Paulista solicitou o pronunciamento preliminar do Banco sobre a possibilidade de lhe ser assegurada a colaboração financeira da entidade, para o fim de permitir a instalação, em Piassaguera, próximo a cidade de Santos, em São Paulo, de moderna indústria siderúrgica. A COSIPA, não obstante participe rem do seu capital social o Estado de São Paulo e instituições de direito público vinculadas ao Governo Federal, esta sendo organizada sob a forma de sociedade eminentemente comercial, sob a administração direta de particulares.

A usina projetada deverá produzir, inicialmente, ---- 295.000 toneladas por ano de laminados planos, com posteriores expansões até o limite de 1 milhão de toneladas. O tipo da usina será o de redução do minério de ferro pelo processo do alto-forno a coque, com emprego de mistura de carvão na proporção de 30% para o carvão nacional. A produção anual de gusa será da ordem de 340.000 toneladas, para o que deverão ser consumidas cerca de 524.000 toneladas de minério de ferro de teor médio superior a 62%.

Partiu a COSIPA, para o estudo do projeto, de uma previsão de "deficit" da ordem de 300.000 toneladas, em 1961, e do dobro dessa quantidade, em 1962, de laminados planos. Não fabricara a empresa perfilados, especializando-se em chapas finas a quente e a frio, de 150 cm de largura e em chapas grossas de 220 cm. Para ponto de partida, a composição da produção foi distribuída entre 50.000 toneladas de chapas grossas, 117,5 mil de chapas e bobinas a quente de 1,50 m e igual quantidade do mesmo produto a frio.

As especificações correspondentes ao projeto não se encontram elaboradas, pelo que ainda não se pode ter nem uma descrição completa do mesmo nem uma particularização de custos. Estima-se, porém, que o investimento total exigido pela usina será da ordem de 8,7 bilhões de cruzéiros, incluídos 83 milhões de dólares dos equipamentos, fretes, serviços, embarcações, etc. A este montante será indispensável adicionar 800 milhões de cruzéiros, para capital de giro.

Espera-se que com o desembolso efetivo de 5,8 bilhões de cruzeiros seja possível entrar a mesma em fase de exploração. O fato decorre de estar contando a empresa com financiamentos externos, cujos encargos serão atendidos apenas nos anos futuros. O capital social da empresa cobrirá apreciável parcela dos gastos, pois de 2 bilhões de cruzeiros, que é o atual, será elevado a 4 bilhões, três anos após o início das obras. O capital, segundo os entendimentos firmados, será subscrito da seguinte maneira: Tesouro Nacional, Governo do Estado de São Paulo e Bancos privados, 300 milhões de cruzeiros cada um; Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, 160 milhões; Companhia Siderurgica Nacional, 120 milhões; Banco do Estado de São Paulo, Caixa Econômica do Estado de São Paulo e B.N.D.E., 100 milhões cada um; empresas industriais e comerciais, 520 milhões.

Ocorre, entretanto, que as subscrições da União e do Estado de São Paulo dependem de lei especial, já em tramitação, ocorrendo o mesmo com a participação da Santos a Jundiaí. Por outro lado, julgou o Banco desaconselhável confiar em que particulares subscrevessem a quota do aumento de capital, quando lançado. Daí já estar prevista, nas leis em discussão, a autorização para subscrição complementar, tanto pela União quanto pelo Estado de São Paulo. Prevê-se, outrossim, um convênio entre o Banco, o Banco do Estado de São Paulo e a Caixa Econômica com o fim de se comprometerem essas entidades a subscreverem pelo menos 500 milhões do segundo aumento de capital.

Em 8 de agosto de 1957 o Conselho de Administração autorizou a participação do Banco no empreendimento a cargo da Companhia Siderurgica Paulista nas seguintes bases:

- a) - subscrição pelo Banco de 100 milhões do primeiro aumento do capital social da Companhia;
- b) - subscrição pelo Banco da quota de 300 milhões atribuída ao Tesouro Nacional no primeiro aumento de capital até que a participação deste seja autorizada por lei;
- c) - compromisso conjunto do B.N.D.E. com o Banco e a Caixa Econômica do Estado de São Paulo para a tomada de 500 milhões do 2º aumento de capital; caso não venha o mesmo a ser inteiramente absorvido pelo público, Tesouro Estadual e Tesouro Nacional; dessa quota de 500 milhões, o B.N.D.E. se responsabilizaria por 3/5.

Companhia Sul Mineira de Eletricidade - A Companhia Sul Mineira de Eletricidade é concessionária do serviço de abastecimento de energia elétrica a 41 sedes municipais no sul do Estado de Minas Gerais, e 2 na região contígua de São Paulo, além de a 20 sedes distritais. A população da região servida é superior a 1.500.000 habitantes e a área se aproxima de 24 mil km quadrados. Dispunha a empresa, quando da formulação do pedido, de 18 usinas, quase todas interligadas e com a potência instalada de 17.700 kw. A energia gerada passou de 18,6 milhões de kwh em 1945 a 61,1 milhões em 1955.

A empresa solicitou a colaboração financeira do Banco, em julho de 1953, pleiteando um financiamento de cerca de 91 milhões de cruzeiros. Motivos de ordem técnica e natureza financeira, estes últimos em grande parte relacionados com a elevação dos custos dos materiais e da mão-de-obra, impediram a concretização do empreendimento na forma original. Modificou-se, então,

o programa de obras, que passou a compreender o seguinte, entre os objetivos principais, e foi orçado em 135 milhões de cruzeiros:

- a) - ampliação das instalações de Varginha;
- b) - ampliação da usina de São Bernardo;
- c) - remodelação das linhas Poço Fundo-Pouso Alegre-Cachoeira de Minas e Elói Mendes-Varginha e interligação das usinas de Sta. Terezinha e Ouro Fino;
- d) - construções e remodelações de subestações.

O projeto passou a ser estudado sob a nova composição, mas outra alteração foi introduzida quando o pedido já se encontrava sob as vistas do Conselho de Administração. Surgiu, de fato, a possibilidade de receber a empresa, a breve prazo, substancial suprimento de energia proveniente das instalações da CEMIG-CEARD em Itutinga. Uma linha de transmissão entre Lavras e Três Pontas permitiria a solução, com a qual se reforçariam as disponibilidades da Sul Mineira em 10.000 kW e tornaria perfeitamente adível a construção da usina de Varginha.

A deliberação final do Banco consagrou a alternativa da construção de linha de transmissão em causa, o que será realizada pelas próprias supridoras de energia mediante a aquisição, pela Sul Mineira, de ações da CEMIG. No tocante a elevação do potencial próprio o plano se restringirá, no momento, a ampliação de São Bernardo, com construção de barragem e instalação de grupo adicional de 4.410 kW de capacidade. Além disso, serão construídas as linhas de Três Pontas-Lavrinha-Três Corações. Estimou-se que o projeto poderia ser executado mediante a inversão de 91,6 milhões de cruzeiros.

O mercado consumidor de energia na região é considerado excelente, sendo que o crescimento da demanda tem sido da ordem de 10% no último decênio. E este ritmo foi verificado sem levar em conta as fortes restrições a que esta sujeita a demanda e o número de instalações a óleo diesel montadas justamente para contornar a situação da escassez existente. Na base referida, a simples adição do potencial da usina de Varginha significaria a exaustão, dentro de 5 anos, das disponibilidades da empresa.

A 22 de outubro de 1957 foi deferida a solicitação da Companhia Sul Mineira de Eletricidade, que teve aberto em seu favor um crédito de 55 milhões de cruzeiros, destinados a execução do projeto.

Para facilitar o encaminhamento das providências iniciais, aceitou o Banco em adiantar a empresa, a conta do crédito, 6,6 milhões de cruzeiros, enquanto não é firmado o contrato correspondente.

Eleto Metalúrgica Abrasivos Salto S.A. - Projeta a Eletro Metalúrgica Abrasivos Salto instalar em Salto, São Paulo, onde já opera uma fábrica de óxido de alumínio, nova unidade industrial para a produção de carbureto de silício, matéria-prima básica para a manufatura de abrasivos.

O projeto prevê a instalação de todo o equipamento em três galpões, construídos de acordo com o uso que terão e co -

brindo, no conjunto, uma área de 4.750 m². Na parte de equipamento o principal é a bateria de 12 fornos de 750 kW, para 2,9 toneladas de SiC em grão, e três transformadores monofásicos com os respectivos comutadores e os circuitos secundários. Haverá, ainda, um grande britador de mandíbula de 30 HP, um outro, de rollos, de 25 HP e 3 do mesmo tipo de 7,5 HP. O equipamento será todo de fabricação nacional.

O orçamento apresentado para a execução do projeto estimava os gastos em 38,7 milhões de cruzeiros, não considerado o capital para movimento. Desse montante, 23,1 milhões corresponderiam ao custo dos equipamentos e o saldo, deduzidos dois milhões para supervisão, seriam despendidos nas obras civis.

Carborundo é o nome pelo qual é conhecido, geralmente, o carbureto de silício comercial. O nome, dado pelo descobridor do processo de fabricação, foi adotado pela The Carborundum Co., a empresa que desde 1895 vem explorando o mencionado processo. A Carborundum reparte com o grupo italiano Mosca a propriedade do capital social da Abrasivos Salto. A aplicação mais geralizada do carborundo é como abrasivo, devido a sua dureza. É usado, também, na metalurgia, na eletrônica e como refratário de alta qualificação.

Estimativas conservadoras fixaram a procura provável de carbureto de silício, em 1959, em 1.500 toneladas. Como a produção da empresa será de 2.000 toneladas, é provável que haja um saldo para exportação. A menos que a expansão da indústria mecânica, sobretudo no setor da produção de automóveis, não eleve, como de fato se de se esperar, o nível de consumo bem acima do previsto.

O Banco concedeu à Eletro Metalúrgica Abrasivos Salto, para facilitar a concretização do projeto, um financiamento de 22 milhões de cruzeiros, havendo o respectivo contrato sido assinado a 3 de outubro de 1957. Até o último dia do ano havia a empresa utilizado 6 milhões do crédito aberto.

Empresa Fluminense de Energia Elétrica (Sistema de Macabu) - Deliberou o Banco, em fins de 1954, colaborar com o Governo do Estado do Rio de Janeiro para a conclusão da segunda etapa da central hidroelétrica do Macabu, a realização de reformas na usina de Tombos e a construção de linhas de transmissão. Em face das próprias conclusões alcançadas durante o estudo do processo foi constituída pelo Estado a Empresa Fluminense de Energia Elétrica, sociedade de economia mista que passou a ter a responsabilidade pelo empreendimento.

A decisão do Banco não chegou, todavia, a produzir efeitos em virtude de haver o Ministério da Fazenda devolvido a entidade o respectivo processo, que lhe fora encaminhado para a obtenção do "referendum" do Governo, necessário em face do regimento vigente, para reexame do assunto. Em março de 1956, Banco e EFEE deliberaram, de comum acordo, submeter o projeto a conhecido eletrotécnico para verificar se havia conveniência em continuar a executar o programa segundo as linhas gerais que até então vinham prevalecendo. O parecer emitido, ao lado de algumas sugestões, concluiu ser desaconselhável, na oportunidade, introduzir no projeto modificações essenciais, desde que estas "teriam o efeito de protelar ainda mais a realização das ampliações e reformas que objetivam a melhorar as condições técnicas e econômicas do sistema".

Novos estudos foram então realizados, principalmente com a finalidade de excluir do programa as obras que já tivessem sido realizadas enquanto o processo estava em tramitação. Resultou desse trabalho a fixação das seguintes obras para serem incluídas em eventual financiamento de parte do Banco:

- a) - no que concerne ao aumento da capacidade geradora - ampliação da casa de força de Macabu e instalação dos grupos geradores 5 e 6, com 6.000 kW cada um; instalação de nova unidade de 4.000 kW na usina de Tombos; e instalação de uma usina termica em Campos, com potencia da ordem de 4.500 kW;
- b) - no que refere a linhas de transmissão - construção de 464 quilômetros de linhas novas e reforma das linhas existentes entre Macabu-Macae e Macabu-Friburgo;
- c) - no que diz respeito à melhoria do recebimento de energia - adaptação e montagem de sete subestações transformadoras.

Em dezembro de 1956 aprovou o Banco um financiamento de 268 milhões de cruzeiros, como sua participação na conclusão do projeto de Macaby, recomendando, ao mesmo tempo, o aval do Tesouro Nacional a credito externo que fôr contraído para permitir a aquisição de equipamento, em montante não superior a 3,5 milhões de dolares. O Governo do Estado, de sua parte, promoveu medidas para levantar os recursos de que a empresa carecera para completar os recursos do Banco. Essas providências culminaram, com a criação, pela Lei nº 3.102, de 21 de novembro de 1956, do Fundo Estadual de Eletrificação, que tem em um adicional de 10% cobrado sobre o imposto de vendas e consignações a sua fonte principal de recursos.

O contrato regulador da colaboração financeira do Banco não foi ainda assinado, por motivos alheios ao controle da entidade.

Empresa Força e Luz Santa Catarina S.A. - E. 23, de maio de 1957 assinou o Banco o contrato pelo qual concede a Empresa Força e Luz Santa Catarina S.A. o financiamento de R\$ 62.701.000 para o fim de possibilitar a expansão das instalações geradoras de energia de propriedade da empresa.

O projeto visa ao aproveitamento do potencial dos rios Cedro e Palmeiras, tributários do Itajaí, com a captação de 24.000 HP, eleváveis, em etapa posterior, a 31.000. As obras projetadas compreendem, como itens principais, a construção de barragem de terra no rio Palmeiras, com 140 m de comprimento e 19,2 de altura maxima, e construção de duas outras barragens de captação, em concreto, no mesmo rio e no Cedro. Dois tuneis, escavações em rocha, com mais de 2 km de extensão, desviarão os cursos d'agua. O predio para a usina abrigará 3 unidades, mas de início serão instaladas apenas duas, com 24.000 HP no total. Estações elevadoras e abaixadoras completarão o conjunto das obras, além da linha de transmissão para Blumenau. As obras do rio Cedro constituirão a segunda etapa do projeto, não se encontrando cobertas pelo credito aberto pelo Banco.

A potência do sistema, no momento do pedido de financiamento, era de 16.000 kW. Assim, o acrescimo de 11.920 kW trazidos pelas novas instalações, de imediato, deve ser considerado

ponderável. A região servida pela Santa Catarina apresenta elevados índices de progresso, nêle estando localizados Municípios como os de Itajaí e Blumenau, de conhecida vitalidade econômica. A área, entretanto, já está se ressentindo da insuficiência de energia elétrica, que a empresa não está em condições de suprir com as suas instalações em funcionamento.

O custo do investimento, para a realização da primeira etapa, está estimado em 130 milhões de cruzeiros. Dos recursos proporcionados pelo Banco a Companhia utilizou apenas 13 milhões, recebidos antes da assinatura do contrato a título de adiantamento.

As obras estão sendo realizadas normalmente, estando concluídas as seguintes, em dezembro de 1957: trabalhos preparatórios, ensecadeira e escavação da margem esquerda da barragem de captação; preparação da faixa para tubulação forçada; trabalhos preparatórios da usina e estação transformadora. O túnel já estava escavado em 48% e os trabalhos de tomada d'água já haviam sido iniciados. No que se refere a equipamentos e veículos, para as obras e para a usina, vários itens já estavam encomendados ou adquiridos.

Estrada de Ferro Araraquara (Governo do Estado de São Paulo) - O projeto nº 40, da CMBEU, diz respeito ao reaparelhamento da Estrada de Ferro Araraquara, que o aludido órgão praticamente restringiu a aquisição de material rodante. As despesas correspondentes seriam feitas, na proporção de 90%, em moeda estrangeira, calculando-se em perto de 200 milhões (convertidos ao câmbio da época) o montante correspondente aos gastos.

Não concordou o Governo de São Paulo, ao qual está a ferrovia subordinada, com o plano estabelecido, registrando o ponto de vista de que as medidas recomendadas não bastavam para melhorar as condições da estrada. Organizou, em consequência, um substitutivo ao projeto da CMBEU, cujo orçamento, apresentando um dispêndio também elevado de moeda estrangeira, atingia a 842 milhões de cruzeiros. Previam-se no novo esquema, além da compra de trilhos para assentamento em 100 km de linha, a aquisição de carros de passageiros no exterior do país.

Não se afigurando exequível o programa proposto, pelo vulto das despesas acarretadas, principalmente em moeda estrangeira, procurou o Banco, em entendimentos com a própria Araraquara e o Ministério da Viação e Obras Públicas, elaborar novo plano, aproveitando dos dois projetos precedentes o que se tornasse possível e fosse mais aconselhável. Chegou-se a bom termo nessa tentativa, aceitando os interessados a bipartição das medidas de reaparelhamento em etapas distintas, ficando a concretização da segunda na dependência dos resultados que os melhoramentos pudessem ter sobre as condições financeiras da ferrovia. O projeto, mais concretamente, previu o seguinte:

- a) - aquisição de 17 locomotivas diesel-elétricas ALCO GE de 1980/1800 HP;
- b) - complementação do equipamento das oficinas de conservação e reparação de locomotivas;
- c) - alargamento da bitola entre Mirassol e Fernandópolis, na extensão de 121 km, com a aquisição e colocação de 80 km de trilhos de 44,65 kg/m, 163.000 m² de lastro e 238 mil dormentes, além dos acessórios.

Mediante contrato firmado em 22 de junho de 1956 o Banco assegurou a Araraquara o financiamento da importância de R\$ 400.789.430 para a execução do programa acima. Foi parte no contrato o Governo do Estado de São Paulo em virtude da organização administrativa da ferrovia. A efetivação do convencionado ficou condicionada a aprovação do contrato pela Assembleia Legislativa do Estado, o que acarretou certa demora nas providências relacionadas com o projeto. O atraso não foi maior porque o Banco concedeu a Estrada adiantamento no montante de 44 milhões de cruzeiros para o lançamento do programa.

Até o fim de 1956, pelos motivos expostos, pouco se realizou em referência ao projeto, sendo digna de registro, apenas, a aquisição de 4.414 t de trilhos. Durante o ano de 1957 contratou a Araraquara o fornecimento de 5 locomotivas das 17 programadas, devendo as primeiras unidades serem entregues no começo de 1958. O equipamento para as oficinas foi todo entregue, tendo sido encomendadas e pagas as máquinas de soldar e desempenar trilhos - já recebidas. Para o alargamento da bitola movimentaram-se 60 mil m³ de terra, correspondendo a 20% do total. Foram recebidos 35.507 m³ de pedra britada, (18,3% do total) e 114.189 dormentes, já entalhados e furados (60,0% das aquisições programadas). Foram alargados 63 km de linha, substituindo-se nesse trecho os respectivos dormentes. O lastramento concluído corresponde a perto de 14% do total.

A Estrada de Ferro Araraquara utilizou, até o encerramento do exercício de 1957, perto de 146 milhões de cruzeiros do crédito que lhe foi aberto anteriormente.

Estrada de Ferro Bahia a Minas - No projeto nº 30 a CMBEU estudou o problema do reaparelhamento de algumas pequenas estradas de ferro do país como se o mesmo fôsse comum e, também, visando a uma solução conjunta. A Estrada de Ferro Bahia a Minas foi incluída no grupo, recomendando aquele órgão a sua fusão a Leste Brasileiro para formar novo sistema.

O programa de remodelação da Bahia a Minas, do mesmo modo que os demais considerados no projeto 30, teve seu exame adiado até 1954, sobretudo por falta de recursos para atender aos investimentos orçados. Naquele ano o Ministério de Viação e Obras Públicas julgou aconselhável dar início aos planos das ferrovias, mesmo que simplificando o recomendado pela CMBEU. Em entendimentos com o Banco ficou assentado que a entidade asseguraria o seu concurso financeiro a realização do programa, financiando as estradas de ferro até o limite suportado pela respectiva arrecadação das Taxas de Melhoramento e Renovação Patrimonial.

De acordo com esta orientação foram concedidos à Bahia a Minas, conforme contrato assinado a 27 de outubro de 1955, R\$ 14.000.000, tendo figurado como mutuária, por não ter a ferrovia capacidade para contratar, a própria União Federal, convenientemente autorizada por Decreto nº 36.559, de 3 de dezembro de 1954. Estes recursos seriam aplicados na substituição de trilhos de tipos diferentes por trilhos de 32 kg/m em 20 km de linha - aproveitando-se pelo menos 15 km de trilhos liberados para recolocação em trechos de menor movimento - e aquisição de pedra britada para lastro de 8 km de linha e de dormentes para substituição em 35 km.

Havia a Bahia a Minas recebido, ao terminar o ano de 1957, a totalidade dos trilhos e acessórios. Utilizara, de outra

parte, toda a importância do seu crédito, já havendo liquidado 9 prestações da amortização. O saldo devedor, no encerramento do exercício, era, por isso, de R\$ 12.479.596.

Estrada de Ferro Central do Brasil - O primeiro contrato de financiamento assinado pelo Banco teve como mutuária a Estrada de Ferro Central do Brasil e está datado de 10 de novembro de 1952. Pelo mencionado documento comprometeu-se o Banco a assegurar a ferrovia os créditos seguintes:

- a) - de US\$ 12.500.000 ou equivalente em outras moedas — para atender a dispêndios a serem realizados no exterior do país;
- b) - de R\$ 1.181.588.000,00 - para atender a despesas em moeda nacional.

Destinavam-se os recursos ao atendimento dos gastos que deveriam ser realizados com a execução do projeto nº 3 da OMBEU, o qual delineara o programa de remodelação de reaparelhamento da Central em termos que assim podem ser sumariados:

- a) - prolongamento de desvios em diferentes cruzamentos, no trecho Belo-Horizonte-Lafaiete, a ampliação de patios nesta última estação - o que determinara o aumento de 23 mil metros de linha - e a instalação de 50 aparelhos de mudança de via;
- b) - remodelação das linhas principais entre Rio de Janeiro, São Paulo e Belo-Horizonte, com troca de perto de 400 mil dormentes e aplicação de outros 800 mil para atender as normas racionais de espaçamento; a substituição de 600 quilômetros de trilhos velhos, gastos ou inadequados, e lastramento ou relastramento de 1.000 quilômetros de linha;
- c) - construção, em Barra do Piraí, de uma oficina de manutenção e reparação de locomotivas diesel-elétricas;
- d) - construção, em Arará, no Rio de Janeiro, de estação terminal para triagem de carga, com capacidade para 700 carros;
- e) - substituição por 1.500 vagões novos, de aço, com infra-estrutura de aço e com maior capacidade unitária de carga, de 2.075 vagões de madeira, antigos, leves e inadequados, bem assim aquisição de 765 vagões de carga para atender, especialmente, ao aumento de tráfego resultante da ampliação da usina siderúrgica de Volta Redonda;
- f) - reforço de 5 pontes, no trecho entre Belo-Horizonte-Lafaiete.

Os trabalhos tiveram início em 1953 e a sua conclusão era esperada para 1958. Circunstâncias variadas, entretanto, vem dificultando a realização das obras e aquisições nos prazos estabelecidos nos correspondentes calendários, o que contribuiu para deslocar para 1961 a data prevista para o término da execução do programa. As dificuldades maiores são observadas no tocante à aquisição de material para a melhoria da infra-estrutura, sobretudo dormentes e pedra para lastro.

No que se refere ao plano A, até 31 de dezembro de 1956 tinha sido concluída a ampliação dos patios das estações entre Lafaiete e Belo-Horizonte, em relação a 14 dos 18 patios previstos, mas somente cerca de 35% das linhas haviam sido assentadas, embora as chaves, cruzamentos e contra-trilhos estivessem adquiridos. Durante o ano de 1957 foi concluída a ampliação de mais 1 patio - o de Parada da Onça. A extensão dos patios terminados é de 11.867 m, o que corresponde a 60% do total, sendo que, em 1957, foram assentados 1.757 m de linha, ou 9%. Entre os patios restantes, cuja ampliação esta em curso, inclui-se o de Lafaiete, o maior deles.

A remodelação da linha principal entre Rio - São Paulo e Rio - Belo-Horizonte, que constitui o objeto do plano B, ficou pronta, até o fim de 1956, em 410 quilômetros, o que representa quase 65% do total. Durante o novo exercício foram assentados mais 24 km. Em relação aos aparelhos de mudança de via, não houve acréscimo de assentamento, permanecendo o número anterior de 118 assentados. Foram substituídos 427.000 dormentes e a produção de pedra britada foi de apenas 50.000 m³, o que dificultou o desenvolvimento do programa de remodelação da linha. Para intensificar a produção do material foram tomadas várias providências entre as quais se destaca o arrendamento e instalações de pedreiras, parecendo que a solução para o problema esta bem encaminhada.

Em 1956 a execução do plano C registrava apreciável avanço, encontrando-se o edifício da oficina para reparação e conservação de locomotivas em fase de acabamento, realizados 70% das instalações elétricas, 50% da pintura, 30% dos pisos de concreto e 20% do taqueamento. As máquinas já haviam sido recebidas na proporção de 90%, dos quais pouco menos da metade estava montada. As instalações complementares estavam executadas em mais de 70%. Em 1957 ficou terminada a construção da oficina, oficialmente inaugurada a 30 de janeiro.

A existência, na área em que deveria ser construída a estação de carga de Arara, de uma favela, prejudicou, acentuadamente, a execução do plano D. Fez-se necessário, realmente, remover do local 931 casebres de favelados, o que tinha sido conseguido, até 1956, na proporção de 78%. Durante o ano de 1957 foram removidos mais 149 casebres.

O plano de aquisições de vagões aprovado pela CMBEU teve de ser revisto, em virtude de haver-se verificado, em face dos resultados da concorrência realizada, que os recursos reservados para o mencionado fim não permitiriam a compra de mais de 1.372 unidades. A encomenda foi colocada, tendo os vagões sido entregues e entrado em operação ainda em 1955. No que se refere a vagões de minério, o fornecimento ficou a cargo de firma americana que, todavia, contratou com empresa nacional a sua montagem no Brasil. Ao ter início o ano de 1957 haviam sido entregues 522 dos 535 vagões para minério e 100 vagões para lastro, estes da fabricação nacional. De acordo com autorização do Banco, foi a Central autorizada a adquirir, da Siemens-Schuckertwerke, 7 locomotivas diesel-elétricas e respectivos sobressalentes. Em 1957 foram entregues mais 12 vagões para transporte de minérios ficando faltando, portanto, apenas uma unidade para completar a encomenda. As locomotivas deverão ser entregues, também, dentro em breve.

A 20 de dezembro de 1956 foi autorizada a suplementação do crédito em moeda nacional antes aprovado a favor da Estrada

de Ferro Central, havendo-se concedido mais 935 milhões de cruzeiros para a conclusão do projeto nº 3. Do novo crédito, 146 milhões de cruzeiros se destinavam a fazer face ao reajustamento dos preços dos 1.372 vagões adquiridos a empresas nacionais e 676 milhões serão aplicados na remodelação das linhas não contempladas pelo financiamento principal. O contrato regulador da suplementação foi firmado em 18 de novembro de 1957, nele figurando, entretanto, como mutuária, a Rede Ferroviária Federal S.A.

Autorizou o Conselho de Administração, ainda, em 5 de dezembro de 1957, a concessão de um financiamento a Rede Ferroviária Federal, no montante de 1.670 milhões de cruzeiros, para o fim de adquirir trilhos destinados às ferrovias que lhe estão subordinadas. Está previsto que do montante do aludido crédito pelo menos 200 milhões de cruzeiros serão reservados à Central, para pagamento de trilhos que serão usados nas linhas de São Paulo e Minas Gerais. O material em questão será importado diretamente pelo Banco, na forma da concorrência aberta no início do ano.

Do primeiro crédito já se utilizou a Central de 1.023 milhões de cruzeiros, dos quais perto de 65 milhões foram amortizados até dezembro de 1957. Da suplementação já haviam sido aplicados, no fim do exercício, os 146 milhões de cruzeiros destinados ao pagamento da diferença de preços dos vagões.

Estrada de Ferro Central do Brasil (Trens de subúrbio) - Concedeu o Banco a Estrada de Ferro Central do Brasil, para a execução do projeto nº 23 da CMBEU, um financiamento de Cr\$ 279.596.366 (inclusive comissão de abertura) e de 12,5 milhões de dólares, firmando-se a 16 de julho de 1954 o correspondente contrato.

Recomendara a CMBEU, para a melhoria dos serviços suburbanos de transporte no Distrito Federal, a execução do seguinte programa em referência à Central do Brasil:

- a) - aquisição de 100 trens-unidades, equivalendo a 300 carros de passageiros, com capacidade média de 175 pessoas;
- b) - substituição de trilhos em 54,5 km de linhas, adotando-se trilhos de 50 kg/m e aproveitando em outros trechos, mediante recondicionamento, o material liberado;
- c) - aquisição de 209 novos aparelhos de mudança de via, do tipo adequado aos novos trilhos.

Os recursos em moeda estrangeira proporcionados à ferrovia foram obtidos pelo Governo Federal junto ao Banco Internacional de Reconstituição e Desenvolvimento. O crédito em cruzeiro, por outro lado, se mostrou insuficiente, pelo que o Banco, examinando o problema do reforço de recursos a ferrovia, decidiu, em dezembro de 1956, aumentar a sua contribuição ao reaparelhamento dos sistemas suburbanos da Central. Aprovou, consequentemente, a suplementação do financiamento, no montante de 659 milhões e para ter a seguinte aplicação:

Cr\$ 124 milhões - para atender à elevação de cerca de 30% dos custos de 100 carros-reboques encomendados a fábricas nacionais;

Cr\$ 223 milhões - para a remodelação das linhas na quilometragem que ainda falta para sofrer esse melhoramento;

Cr\$ 112 milhões - para fazer face ao aumento verificado no custo dos trens-unidades adquiridos no exterior;

Cr\$ 104 milhões - para permitir a reconstrução ou reparação de 46 trens elétricos do antigo acervo da ferrovia.

O contrato referente ao reforço de fundos foi assinado a 18 de novembro de 1957, mas nele figura como mutuária a Rede Ferroviária Federal.

Para a aquisição de 100 carros-motores e 100 carros reboques foi efetuada concorrência pública, em abril de 1952, tendo sido vencedora a Metropolitan Vickers, da Inglaterra. O contrato para o fornecimento do material foi celebrado em 1954 e os primeiros trens-unidades foram embarcados para o Brasil em fevereiro de 1956. Foram recebidos, nessa remessa, 96 carros, constituindo 32 trens-unidades, sendo entregues ao tráfego, no mesmo ano, 28 trens-unidades, após receberem inspeções e revisões. Começou, também, a ser recebido no exercício o material de importação correspondente a montagem, pela indústria nacional, de 100 carros reboques que constituirão, com 50 carros motores também encomendados, outras 50 unidades, as quais, unidas às anteriormente citadas, completarão o total de 100 trens-unidades requeridos para os subúrbios do Rio de Janeiro. Paralelamente, teve prosseguimento o serviço de reconstrução das antigas unidades elétricas, tendo sido recuperadas 26, num total de 78 carros, em que 19 unidades tiveram reconstrução geral e 7 reconstrução da parte elétrica.

Em 1957 foram entregues 18 trens-unidades, completando os 50 encomendados. Do outro pedido, foram entregues 14 dos 50 carros motores previstos. Cerca de 50% dos equipamentos importados necessários a montagem, no Brasil, de 100 carros reboques já foi recebido, tendo sido assinados os contratos com fábricas nacionais. Foram totalmente reconstruídos, durante o ano e pela indústria particular, 18 unidades, ou seja, 54 carros.

Ficou concluída a parte relativa à construção civil das Oficinas de Deodoro, tendo sido autorizado o contrato para a construção dos edifícios complementares. Em 1957 substituíram-se trilhos em mais 10 km de linhas, com o que se atingiu a cifra de 29 km de substituições. Foram aplicados 11.982 dormentes novos e 1.489 metros cúbicos de pedra para lastro.

O saldo devedor da Central do Brasil relativo ao primeiro financiamento ascendia a 275 milhões em 31 de dezembro de 1957, enquanto que, na mesma data, as aplicações da suplementação correspondiam a cerca de 234 milhões de cruzeiros.

Estrada de Ferro Central do Brasil (Ramal de Minas Gerais) - Em dezembro de 1956 o Banco, completando estudos e providências que se prolongaram por vários meses, concedeu a Estrada de Ferro Central do Brasil um financiamento, no valor de Cr\$ 410.810.000, para a remodelação das linhas de bitola estreita da ferrovia, localizadas no Estado de Minas Gerais. O contrato regulador do financiamento, porém, só foi assinado a 18 de novembro de 1957 e tendo como mutuária a Rede Ferroviária Federal S.A.

O crédito em questão será utilizado na execução do seguinte programa:

- a) - remodelação, com trilhos de 37 kg/m, do ramal de maior densidade de tráfego na rede mineira - o ramal de Nova Era - na extensão de 80 quilômetros;
- b) - aquisição de vagões com freios a ar comprimido, de acordo com a seguinte distribuição: 100 vagões fechados; 100 gôndolas para carvão e 50 para minérios; 70 plataformas e 80 gaiolas;
- c) - aquisição de 45 carros de passageiros, com freios a ar e mancais de esfera;
- d) - aquisição de equipamento para pedreiras e lastramento.

Este programa foi elaborado como primeira etapa do plano de remodelação das linhas de bitola estreita da Central do Brasil. Não obstante haver-se adiado a efetivação do projeto, a expectativa de que as condições financeiras da ferrovia permitissem o início das obras e aquisições, julgou-se prudente começar a remodelação por um esquema mais modesto. Ditou essa orientação o fato de os compromissos da Central ligados aos dois projetos já em execução serem elevados, não convindo, portanto, atribuir-lhe novos encargos de monta, como seriam os exigidos pela efetivação do projeto nº 41, da CMBEU.

O projeto 41, que foi aprovado em janeiro de 1954, previa inversões no montante de 624 milhões de cruzeiros, inclusive a parcela correspondente, na ocasião, a 1,8 milhões de dólares. A sua composição era, resumidamente, a seguinte:

- a) - reconstrução da linha de bitola larga, entre Joaquim Murtinho e Belo Horizonte na extensão de 127 quilômetros e com o lançamento de terceiro trilho para possibilitar o tráfego tanto em bitola larga quanto em bitola estreita;
- b) - substituição, pelo tipo de 45 kg/m, de 153 quilômetros de trilhos liberados e outros que forem aproveitados de outras linhas, em 916 quilômetros onde se empregam trilhos com menos de 30 kg/m;
- c) - colocação de 173.000 dormentes para elevar a média a 1.700 unidades por quilômetro, e substituição de 130.000 outros que não se encontram em estado satisfatório;
- d) - reforço do lastramento e colocação de lastro nos trechos da linha em terra, em extensão aproximada de 770 quilômetros;
- e) - aquisição de 880 vagões de aço, com 36 toneladas, e equipados com engates automáticos e freios de ar, de diferentes tipos, bem assim de 83 carros de passageiros, de aço, de construção moderna;
- f) - aquisição de aparelhos de mudança de via, de acessórios de fixação, e de equipamento para pedreiras e para conservação da via permanente;

- g) - instalação em Horto Florestal, ramal de Belo Horizonte, de uma oficina de manutenção e reparação de locomotivas diesel.

A Central do Brasil, em 1955, julgou-se em condições de iniciar a realização do programa da CMBEU, para o que elaborou novo orçamento, atualizando os custos e introduzindo pequenas alterações no recomendado. Estimou-se que o projeto assim modificado iria exigir aplicações da ordem de 1 bilhão de cruzeiros, afora 2,2 milhões de dólares. Foi quando o Banco decidiu simplificar o programa projetado, reduzindo, concomitantemente, as despesas orçadas. Fundamentaram a orientação da entidade as três considerações abaixo, além da ponderação de outros fatores de relevância menor;

- a) - A Central, dado os volumes atual e próximo futuro da arrecadação das Taxas de Melhoramento e Renovação Patrimonial, não estaria em condições de atender, apenas com os recursos próprios, os encargos de todos os financiamentos contratados para a sua remodelação e reaparelhamento;
- b) - o plano de remodelação da via permanente, segundo o proposto, iria elevar para 95.000 toneladas o "déficit" de trilhos disponíveis de produção nacional, o que exigiria importações complementares;
- c) - a execução dos dois outros projetos de interesse da ferrovia financiados pelo Banco estava se caracterizando pela extrema lentidão, o que fazia crer não ser admissível a realização da remodelação das linhas de bitola estreita no ritmo planejado.

Os melhoramentos programados na rede de Minas da Central do Brasil são da maior importância para a integração do sistema ferroviário nacional, já que a ferrovia liga as estradas do Centro e do Sul com as do Norte e Nordeste do país. De fato, os 1.513 km de linha do ramal estão ligados, em localidades diferentes, a Leste Brasileiro, Vitória a Minas, Rede Mineira de Viação, Estrada de Ferro Leopoldina e a própria bitola larga da Central, além de entrar em conexão, também, com os serviços de navegação do Rio São Francisco, em Pirapora. Observa-se na região servida pela estrada duas áreas de estruturação econômica perfeitamente distintas, dedicando-se uma às lides agro-pastoris e caracterizando-se a outra, a mais importante, por intensa atividade no campo das indústrias extrativas. É nessa área, realmente, que se localizam as maiores reservas minerais do país.

O traçado e as condições da estrada deixam muito a desejar, não se ajustando as modernas técnicas de exploração de transportes ferroviários. No ramal de Nova Era, que serve a região onde se localizam estabelecimentos como a Companhia Belgo-Mineira, Companhia Ferro-Brasileira e Companhia Brasileira de Usinas Metalúrgicas, os raios de curva mínima são de 88 metros, há rampas de 2,5% e a carga máxima admissível são 16 toneladas por eixo. Os trens não podem ser longos e nem desenvolvem velocidades mais elevadas, e os desvios, de extensão reduzida, diminuem drasticamente as possibilidades de manobras com comboios mais longos. Como sintoma das condições da estrada basta assinalar que os trens não levam menos de 3 dias para percorrer 180 km, entre Nova Era e Belo Horizonte.

Até 31 de dezembro de 1957 haviam sido utilizados pela ferrovia perto de 88 milhões de cruzeiros, sendo que 70 milhões fo

foram entregues, a título de adiantamento, antes da assinatura do contrato. Durante o ano a única providência determinada em relação à execução do projeto foi a colocação da encomenda dos 400 vagões junto às fábricas nacionais.

Estrada de Ferro Central do Piauí - O problema do reaparelhamento da Estrada de Ferro Central do Piauí foi examinado pela CMBEU, juntamente com o de outras estradas de ferro do Norte e Nordeste, constando os respectivos estudos do projeto nº 30.

Optou a CMBEU, ao deliberar sobre a situação das mencionadas estradas, pela solução recomendada pela chamada Missão Budd e que consistia, essencialmente, no suprimento imediato às ferrovias de material rodante e de tração. O Escritório Técnico Especial da Missão Brasileira, contrariamente a esse ponto de vista, preferia dar maior ênfase ao reaparelhamento da infraestrutura, então considerada em precária situação. A insuficiência de recursos, sobretudo em moeda estrangeira, determinou a não-execução do programa recomendado, já que isso importaria no dispêndio de 440 milhões de cruzeiros e 4,3 milhões de dólares.

Em 1954, o Ministério da Viação e Obras Públicas se interessou em dar início à remodelação das estradas do Norte e Nordeste, ainda que em bases mais modestas. Estudado o assunto, ficou decidido que o Banco forneceria recursos às diversas estradas na proporção em que a arrecadação das Taxas de Melhoramento e Renovação Patrimonial permitissem o atendimento dos correspondentes encargos.

A Estrada de Ferro Central do Piauí recebeu, para início dos trabalhos de reaparelhamento, a modesta importância de Cr\$... 1.800.000. Estes recursos se destinariam à aquisição de 18.000 dormentes e respectivos pregos de linha, os quais seriam usados em 60 km de linha para elevar o número de dormentes por quilômetro de 1.300 para 1.600. O contrato regulador do crédito foi firmado a 27 de outubro de 1955, figurando a União Federal como mutuária. Foram recebidos e colocados, até dezembro de 1956, 4.599 dormentes, tendo sido entregues 38,3% dos pregos de linha encomendados. Durante o ano de 1957 a ferrovia recebeu o restante dos dormentes do programa, mas colocou apenas 8.900 unidades. A entrega dos pregos de linha ficou completada.

A Estrada de Ferro Central do Piauí utilizou todo o crédito que lhe fora aberto, já tendo iniciado a amortização do financiamento. O seu saldo devedor em 31 de dezembro de 1957 era de .. 946 mil cruzeiros.

Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina - A 9 de agosto de 1956 o Banco, em contrato firmado com a União Federal, assegurou a importância de 110 milhões de cruzeiros para o reaparelhamento da Estrada de Ferro D. Teresa Cristina. A seção especializada da CMBEU elaborou amplo programa para a remodelação da ferrovia, o qual, todavia, não chegou a ser objeto de decisão por parte do plenário. Algumas das recomendações constantes do programa foram postas em prática, mediante utilização de recursos orçamentários e outras integraram um plano de emergência que o Departamento Nacional de Estradas de Ferro elaborou posteriormente.

Este plano, aceito pelo Banco para estudo da sua colaboração financeira, compreende o seguinte, depois das últimas alterações introduzidas na sua composição:

- a) - aquisição de 167 vagões especiais para o transporte de carvão;
- b) - aquisição de 5.429 t de trilhos de 37 kg/m e respectivos acessórios, para utilização em 69 km de linha;
- c) - lastramento de 73 km de linha, com o emprêgo de ... 25.000 m³ de pedra britada;
- d) - substituição de dormentes em 88 km de linhas, à razão de 400 dormentes novos por quilômetro.

A Estrada de Ferro D. Teresa Cristina, não obstante a sua extensão relativamente pequena - 264 quilômetros - exerce papel preponderante na economia brasileira, já que lhe cabe transportar o carvão de que se utiliza a Companhia Siderurgica Nacional e a E.F. Central do Brasil. O carvão é transportado das minas do interior de Santa Catarina para os portos de Laguna e de Imbituba, sendo daí encaminhado aos centros de consumo. Com o programa de reaparelhamento estudado a capacidade de transporte da ferrovia sofrera um acréscimo da ordem de 50%. Este aumento se impôs, sobretudo, pela elevação da produção de carvão, graças as providências da Comissão Executiva do Plano do Carvão Nacional, o que acarretou o crescimento dos estoques junto às minas por falta de transporte.

Até 31 de dezembro de 1956 haviam sido substituídos trilhos em 32 km de extensão (46,3% do programa) e recebidos 8.700 dormentes e 4.059 t de trilhos. A substituição de dormentes alcançou 17 km. Durante o exercício de 1957 foram substituídos mais 2 km de dormentes e 1,5 km de trilhos. Receberam-se 13.900 dormentes e os 167 vagões encomendados as fábricas nacionais.

Até o encerramento do exercício haviam sido utilizados, do crédito, perto de 109 milhões de cruzeiros.

A 5 de dezembro de 1957 o Conselho de Administração, aprovando medidas para a aquisição direta pelo Banco de trilhos fabricados no estrangeiro, autorizou a suplementação do financiamento da Estrada de Ferro D. Teresa Cristina em perto de 40 milhões de cruzeiros, para atender ao pagamento do lote que lhe será destinado.

Estrada de Ferro Goiás - O programa de reaparelhamento recomendado pela CMBEU no seu projeto nº 32, para a Estrada de Ferro Goiás, não pôde ser iniciado, em decorrência, sobretudo, da falta do esperado financiamento externo. Para obviar o inconveniente e evitar, do mesmo passo, que a remodelação da ferrovia fôsse adia-da, reviu-se o programa em causa, suprimindo algumas despesas, transferindo outras para o futuro e substituindo gastos em moeda estrangeira por despesas em cruzeiros.

Tornou-se possível elaborar, dentro da orientação referida, um plano simplificado de obras e aquisições, cujos resultados não seriam totalmente inferiores aos que se obteriam com a concretização do projeto da CMBEU. Calculou-se que com um financiamento da ordem de 245 milhões de cruzeiros seria possível realizar o programa simplificado. Ocorre, entretanto, que o Grupo Especial Ferroviário, estudando, posteriormente, a organização da ferrovia e as condições em que a mesma operava, julgou de bom alvitre modificar o esquema de aplicações de recursos previsto para o programa. Ficou aprovado, então, o seguinte esquema de tra-

trabalho para a remodelação da Estrada de Ferro Goiás, a ser atendido com o crédito contratado a 23 de abril de 1954;

- a) - substituição de trilhos em 146 quilômetros de linha, no trecho Araguari-Pires do Rio, aproveitando-se os trilhos liberados, convenientemente preparados, no trecho Pires do Rio-Pôrto Jarina e no ramal de Anápolis;
- b) - colocação de 47.800 dormentes e lastramento das linhas, com 365.000 m³ de pedra britada e cascalho, nos trechos remodelados;
- c) - aquisição de 7 locomotivas diesel-elétricas;
- d) - aquisição de equipamento para pedreiras e ampliação e adaptação de oficinas para a reparação e manutenção de locomotivas diesel-elétricas.

Por conta do plano de emergência, a Estrada recebeu anteriormente, 150 vagões fechados, tendo sido realizada a concorrência para a compra de locomotivas diesel-elétricas. Foram reparadas 11 locomotivas a vapor, que logo entraram em tráfego e recebidos os 6 vagões tanques necessários ao transporte do óleo destinado as locomotivas recebidas da E.F. Sorocabana, para reforço da tração.

No trecho Araguari-Pires do Rio, a remodelação de linha atingiu, até 1956, 58 quilômetros, havendo ocorrido certo retardamento em virtude da falta de talas. Foram recebidos 16.200 dormentes, dos quais 2.200 unidades foram aplicadas. O lastramento atingiu a 3,5 dos 219 quilômetros programados, sendo a falta de pedra a causa principal do atraso verificado. No trecho Pires do Rio-Jarina e no ramal de Anápolis foram recebidos apenas 5.500 dormentes de um total de 25.900. Não foi possível realizar qualquer serviço de lastramento por falta de fornecimento de pedra britada. No trecho Jarina-Goiânia receberam-se 2.101 dormentes, correspondendo a 24,7% do total programado.

Durante o ano de 1957 foram alcançados alguns progressos na execução do plano. A remodelação da linha, no trecho Araguari-Pires do Rio foi acrescida de 70 km, achando-se portanto, concluídos 128 km. Receberam-se mais 5.657 dormentes, pelo que a quantidade entregue atingiu a pouco menos de 100% do esperado. Foram aplicados, porém, apenas 3.299 unidades, enquanto que se paralisou, no trecho, o trabalho de lastramento, por falta de pedra. Nenhum dormente foi recebido nos dois outros trechos em remodelação, onde, também, não tiveram início os trabalhos de lastramento. No trecho Jarina-Goiânia foram recebidos dormentes que elevam a percentagem a perto de 75% do necessário.

Recebeu a Goiás, durante o ano, 20 gôngolas referentes à segunda compra de material rodante. As pedreiras estão sendo reequipadas em regime de urgência e o preço teto do dormente foi fixado na base de Cr\$ 100 contra os Cr\$ 60 até então vigentes.

Já se utilizou a Estrada de Ferro Goiás de cerca de 145 milhões do seu crédito.

Autorizou o Conselho de Administração, a 5 de dezembro de 1957, o reforço do crédito da Estrada de Ferro Goiás, em montante da ordem de 31 milhões de cruzeiros, para fazer face ao pa

pagamento de trilhos que lhe serão destinados e que estão sendo adquiridos, em conjunto com lotes destinados a outras ferrovias, diretamente pelo Banco, no exterior do país.

Concedeu o Banco, ainda em 1956, um crédito especial de 7,5 milhões de cruzeiros a Goiás para o fim especial de construir, em caráter de emergência, armazéns para cereais. A importância desta suplementação não chegou a ser utilizada.

Estrada de Ferro Leopoldina - Ao estudar, para fins de concessão de crédito, o programa de reaparelhamento recomendado pela CMBEU para a Estrada de Ferro Leopoldina, chegou o Banco a conclusão de que as condições financeiras da ferrovia não permitiriam a sua efetivação na forma original. O orçamento estipulado pelo aludido órgão, com base em custos de 1952 e 1953, alcançava a cifra de 814 milhões de cruzeiros, inclusive pouco mais de 5 milhões de dólares convertidos à taxa vigente na época).

Os encargos de eventual financiamento nas bases propostas absorveriam as receitas disponíveis da Leopoldina além de exigir pesados subsídios complementares de parte da União. Procurou-se, por isso mesmo, elaborar um programa realístico de obras e aquisições, que pudesse ser levado a termo mediante aplicação, para liquidação do financiamento que exigisse, do produto da arrecadação das Taxas de Melhoramento e Renovação Patrimonial. Foram examinadas, então, pelo Banco e a ferrovia, algumas alternativas, de acordo com os princípios gerais previamente estabelecidos e que assim se resumizam:

- a) - o ponto básico do reaparelhamento da Estrada de Ferro Leopoldina é representado pela remodelação da via permanente, compreendendo dormentes, lastros e trilhos;
- b) - o reaparelhamento das oficinas de reparação de locomotivas, carros e vagões constitui obra de inadiável necessidade, já que se observavam erros técnicos na organização das mesmas e a sua ineficiência tem reflexos diretos e sensíveis sobre a capacidade de tração e de transporte da estrada;
- c) - a aquisição de novos meios de tração, por isso mesmo que era possível aproveitar locomotivas em trabalhos de recuperação, deveria ser feita na segunda etapa do programa, a menos que comissão especial constituída para estudar o problema do fornecimento de locomotivas às estradas financiadas pelo Banco julgasse em contrário;
- d) - a supressão dos ramais deficitários, na forma recomendada pela CMBEU, deveria ser empreendida desde logo.

Chegou-se à conclusão de que seria executável um programa de reaparelhamento como o indicado abaixo, sem quebra dos preceitos básicos e trazendo para a ferrovia condições de operação que lhe possibilitarão, a breve prazo, lançar-se em iniciativas de maior amplitude:

- a) - remodelação do trecho Silva Jardim a Campos, inclusive variante de Juturnaíba, com a extensão de 160 km, compreendendo terraplenagem e trabalhos prepa-

ratórios; 38.800 m³ de lastro; 40.800 dormentes;... 14.545 toneladas de trilhos de 37,1 kg/m e acessórios;

- b) - remodelação do trecho Campos a Cisneiros, com a extensão de 150 km, abrangendo 120.000 m³ de lastro; 60.000 dormentes; 150 km de trilhos retirados do trecho anterior, devidamente preparados, e acessórios;
- c) - remodelação do trecho Campos a Ponte de Itabapoana, com a extensão de 80 km, compreendendo 73.000 m³ de lastro; 29.200 dormentes; 5.936 toneladas de trilhos de 37,1 kg/m, e acessórios;
- d) - remodelação do trecho Paraíso a Porciúncula, correspondendo ao assentamento de 18 km de trilhos aproveitados, acompanhado da colocação de 58.400 m³ de lastro e 29.200 dormentes;
- e) - remodelação do trecho Recreio a Ligação, com a colocação de 80.000 m³ de lastro e 40.000 dormentes em 100 km de linha;
- f) - remodelação do trecho Cisneiros a Recreio, com a colocação de 16.000 m³ de lastro e 8.000 dormentes, em 20 km de linha;
- g) - remodelação do trecho Ponte de Itabapoana a Cachoeiro do Itapemirim, com a colocação de 72.800 m³ de lastro e 36.400 dormentes em 91 km de linha;
- h) - aquisição de carros para subúrbios, metálicos, freios a ar comprimido e engates automáticos, até o máximo de 80 unidades e de 1.600 jogos de engates automáticos;
- i) - instalações para uma oficina de conservação de locomotivas diesel-elétricas e adaptação da oficina de Campos;
- j) - aquisição de equipamento para pedreira, conservação de via permanente e de solda de trilhos.

Mediante contrato assinado a 18 de novembro de 1957 o Banco, dando forma legal ao que deliberou em julho de 1956 concedeu à Estrada de Ferro Leopoldina um financiamento de 761 milhões de cruzeiros, para execução do programa estabelecido. O contrato foi subscrito pela Rede Ferroviária Federal S.A. Além do crédito em cruzeiros dará o Banco cobertura ao crédito obtido pela ferrovia junto a fornecedores estrangeiros para adquirir 20 locomotivas diesel-elétricas e peças sobressalentes, até o montante de ... US\$ 3.532.000.

Durante o ano de 1957 tiveram início os trabalhos de lastramento no trecho entre Campos e Ponte de Itabapoana, sendo adquiridos equipamentos para pedreira, acessórios para trilhos e equipamentos diversos. Colocou-se a encomenda para 50 carros de passageiros e receberam-se 7.147 toneladas de trilhos. Ao encerrar-se o exercício o saldo devedor da Leopoldina era de 227,5 milhões de cruzeiros.

A Leopoldina deverá receber, de acordo com o decidido em

5 de dezembro de 1957, uma quota dos trilhos que o Banco está adquirindo, diretamente, junto a fornecedores estrangeiros. Para atender ao pagamento dos trilhos será feito novo suprimento de recursos a Leopoldina, a título de suplementação de crédito, em montante da ordem de 80 milhões de cruzeiros.

Estrada de Ferro Mossoró-Souza - O Departamento Nacional de Estradas de Ferro reviu o programa que a CMBEU estabeleceu, no seu projeto nº 30, para a remodelação da Estrada de Ferro Mossoró-Souza, chegando a um orçamento da ordem de 34 milhões de cruzeiros. O projeto da Comissão, por sua vez, previa um dispêndio de 5,3 milhões e US\$ 525.000.

Verificou o Banco, porém, que as condições financeiras da ferrovia não possibilitavam um crédito do montante recomendado pelo DNEF. Por isso mesmo, e de acordo com orientação firmada em casos semelhantes em comum acordo com o Ministério da Viação e Obras Públicas, fixou a entidade, como limite de sua colaboração, um montante cujos serviços de financiamento pudessem ser atendidos com a arrecadação das Taxas de Melhoramentos e Renovação Patrimonial.

A 4 de abril de 1957 foi firmado contrato mediante o qual o Banco forneceu à Estrada de Ferro Mossoró-Souza 8,6 milhões de cruzeiros, para a execução do seguinte programa;

- a) - recomposição, elevação e alargamento de aterros do quilômetro 198 ao 260;
- b) - aumento e renovação parcial da dormentação com o emprêgo de 46.000 unidades;
- c) - aquisição de 12 gôndolas, de fundo móvel.

A União Federal, proprietária da estrada, figura no contrato como mutuária.

Ao encerrar-se o exercício de 1957 havia a Estrada de Ferro Mossoró-Souza utilizado 3,2 milhões do seu crédito, adquirindo, com a importância, 55 toneladas de grampos para trilhos e 15.000 dormentes.

Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - A 29 de agosto de 1955 assinava o Banco o contrato mediante o qual concedia à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, um financiamento de Cr\$ 302.752.000,00 para o fim de permitir a execução de um programa parcial de reaparelhamento, calcado nas recomendações formuladas pela CMBEU. Este órgão, no projeto nº 21, aprovou o seguinte plano relativamente a Noroeste:

- a) - construção e término de construção de linhas principais e variantes de Porto Esperança-Corumbá (78 km), ramal em Ponta Porã (63 km) e Renato Werneck-Lins (34 km), com colocação de lastro e assentamento de trilhos;
- b) - substituição de trilhos leves desgastados por trilhos de 37,1 kg/m, em 287 quilômetros da linha do tronco, com o assentamento de 37 quilômetros com material de igual peso;

- c) - aproveitamento dos trilhos usados de 25 kg/m liberados pelo programa relativo à linha tronco, em 247 quilômetros nos ramais de Ponta Porã, Sussanira e Corumbá;
- d) - aumento do número de dormentes de 1.500 para 1.700 por quilômetro em 410 quilômetros de linha, com utilização de 82.115 dormentes novos;
- e) - renovação do lastro em trecho de tráfego mais pesado e colocação de pedra britada em novos trechos, com a utilização de 1.446.000 m³ de material;
- f) - aquisição de 16 locomotivas diesel-elétricas de 1.600 HP por unidade, para reforço da frota de 67 locomotivas a vapor consideradas em bom estado de funcionamento (de 118 existentes em serviço);
- g) - aquisição de 543 vagões de carga, de aço, dos quais 375 com capacidade normal de 36 toneladas e 168 de 50 toneladas para minérios;
- h) - remodelação e reequipamento das instalações das oficinas de reparos de locomotivas em Bauru, Aquidauana e Três Lagoas.

Estimou-se que a realização do citado programa poderia ser levada a termo mediante a inversão de 425 milhões de cruzeiros e 6.3 milhões de dólares. O montante de capitais exigidos, sobretudo em moeda estrangeira, não animou a administração da ferrovia a tentar a execução do programa em sua forma original. Entendimentos foram então estabelecidos com o Banco que considerou exequível a efetivação imediata de algumas obras e aquisições essenciais, deixando-se para uma segunda fase o que não fosse concretizado.

Elaborou-se, dentro dessa orientação o seguinte programa simplificado:

- a) - aquisição de 8 locomotivas diesel-elétricas, 50 vagões fechados e 50 vagões gaiolas;
- b) - substituição de trilhos de 25 kg/m por outros de 37 kg/m em 200 km de linha, com os respectivos acessórios (talas de junção, parafusos, pregos de linha, etc.);
- c) - colocação de novo lastro de pedra em 400 km de linha, à razão de 1.250 m³ por quilômetro.

Até o término de 1956 já haviam sido substituídos 117,32 km de linha, correspondendo a perto de 59% do programado. O lastramento fôra feito em apenas 9,2% da extensão prevista, em decorrência das dificuldades para a obtenção de pedra. Os vagões tinham sido todos entregues, enquanto se colocava a encomenda das locomotivas.

Durante o ano de 1957 foi completada a mudança dos trilhos, com a substituição dos 82,68 km restantes. Foram empedrados mais 54,762 km de linha, com o que a parte concluída atinge 25% do total. Receberam-se 40 gôndolas, enquanto a situação das locomotivas permaneceu inalterada. Registre-se, a título de ilustração das dificuldades enfrentadas para a execução do programa,

que o preço unitário do lastramento foi calculado na base de 267 mil cruzeiros por quilômetro; após a entrada em vigor dos novos níveis de salário mínimo aquele preço teve de ser reajustado, passando a Cr\$ 375.000, isto é, com um aumento de 40%.

A ferrovia havia utilizado, até o fim de 1957, perto de 165 milhões do crédito que lhe foi concedido. Recebera, ainda, a título de adiantamento, cerca de 37 milhões para compra de 30 vagões fechados, metálicos e 40 gôndolas também metálicas.

Finalmente, a 5 de dezembro de 1957 o Conselho de Administração, completando as providências para aquisição, por intermédio do Banco, de trilhos estrangeiros, por conta de várias estradas de ferro, autorizou nova suplementação à Noroeste do Brasil, em importância da ordem de 90 milhões de cruzeiros, para o pagamento da quantidade que lhe será fornecida. Este crédito, porém, será englobado na operação conjunta a ser oportunamente contratada com a Rede Ferroviária Federal.

Estrada de Ferro Sampaio Correia - A Estrada de Ferro Sampaio Correia foi objeto de estudo de parte da CMBEU que, no seu projeto nº 30, recomendou providências para a sua remodelação. As sugestões, todavia, foram formuladas a partir do ponto de vista de que a ferrovia deveria ser fundida a outras estradas de ferro do Nordeste para constituir um sistema integrado. O programa aprovado pelo aludido órgão não pôde ser iniciado, sobretudo pela carência de recursos para atender ao conjunto das obras e aquisições previstas para a nova rede.

Em 1954 o Ministério da Viação e Obras Públicas entrou em contato com o Banco com o objetivo de obter a sua cooperação às estradas de ferro do Norte e do Nordeste, mesmo que os planos a realizar fôssem simplificados. Aceitou o Banco em garantir recursos às estradas em questão até o limite em que os respectivos encargos poderiam ser atendidos pela arrecadação das Taxas de Melhoramento e Renovação Patrimonial de cada ferrovia interessada.

Dentro deste critério foi aberto o crédito de Cr\$..... 8.300.000 a favor da Sampaio Correia, havendo o contrato regulador sido assinado a 27 de outubro de 1955 e tendo como mutuária, por falta de capacidade da ferrovia, a própria União Federal, autorizada expressamente pelo Decreto nº 36.559, de 3 de dezembro de 1954. Os recursos proporcionados serão utilizados na remodelação de 12,5 km de linha, a partir de Nova Cruz em direção a Natal, com a utilização de 869 toneladas de trilhos e acessórios e 10.000 dormentes.

Os serviços de remodelação da linha estavam concluídos, em dezembro de 1957, em 6 km de extensão, prosseguindo os trabalhos no trecho restante. Todo o trilho, com os respectivos pertences, já foi entregue à estrada, o mesmo ocorrendo com os dormentes. De outra parte, todo o crédito aberto pelo Banco já havia sido utilizado, tendo mesmo sido iniciado o serviço de amortização.

Estrada de Ferro Santos a Jundiá - O projeto nº 1 da CMBEU diz respeito à modernização do equipamento rodante da Estrada de Ferro Santos a Jundiá, compreendendo, de um lado, a substituição dos sistemas de engates e de freio dos vagões da ferrovia e, de outro, a aquisição de 430 vagões fechados e 630 gôndolas.

A modificação em causa foi julgada indispensável ao aumento do intercâmbio de trens e de cargas entre as três ferrovias que servem a área de maior desenvolvimento econômico do país. Adotando a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a Santos a Jundiá os obsoletos sistemas de engates a "gancho e corrente" e freio a vácuo, enquanto o material da Central do Brasil já contava com os modernos sistemas de engate automático e de freios a ar comprimido, o tráfego mútuo entre elas só se fazia com um rendimento abaixo do normal. Realmente, a falta de padronização impunha a manutenção dos antiquados processos de transbordo de cargas ou, na melhor das hipóteses, a formação de trens com um único tipo de vagões, com reduzida tonelagem e incapazes de desenvolver maiores velocidades.

O Banco concedeu à Santos a Jundiá, mediante contrato assinado a 14 de abril de 1954, um financiamento de 94 milhões de cruzeiros, que constituiu a base dos recursos em moeda nacional exigidos, sobretudo, pela montagem dos vagões e dos equipamentos de engate e freio. Contou a ferrovia, para os gastos no exterior, com o crédito de 8,5 milhões de dólares que lhe foi aberto pelo Eximbank.

O programa ficou concluído em 1955 tendo sido realizadas a adaptação de engates automáticos e a instalação de freios a ar comprimido em 2.998 vagões, a transformação de 564 unidades de 4 rodas em 282 de 8 rodas e a importação de 870 vagões novos de 50 toneladas. Para a realização do programa lançou mão a empresa da totalidade dos recursos que lhe foram proporcionados pelo Banco. Fleiteou a Santos a Jundiá, em 1957, a liquidação antecipada do seu débito, mediante utilização dos fundos de Renovação Patrimonial, estando o processo em estudos ao findar o exercício.

Estrada de Ferro Santos a Jundiá (Oleoduto Cubatão-Capuaçu) - Por meio de contrato assinado a 12 de maio de 1954 o Banco assegurou à Estrada de Ferro Santos a Jundiá, para serem utilizados na construção de um oleoduto, - 76 milhões de cruzeiros.

O projeto foi inteiramente executado, estando o oleoduto em funcionamento desde 1954. Do crédito que lhe foi aberto pelo Banco a Santos a Jundiá apenas se utilizou de Cr\$ 35.302.150, tendo iniciado, em 1955, a liquidação de seu débito, o que vem efetuando com regularidade. O seu saldo devedor a 31 de dezembro de 1957 era inferior a 13 milhões de cruzeiros.

O oleoduto se compõe de uma linha tronco, de 12", que liga a estação de bombas de Cubatão à Refinaria União, e é apropriada ao transporte de óleo bruto. Um ramal, de 8", liga a refinaria aos depósitos de Utinga, assegurando o transporte de produtos claros (gasolina, querosene e óleo diesel) enquanto outra, de 14", é utilizada no transporte de óleo diesel.

Estrada de Ferro São Luís-Teresina - O reaparelhamento das estradas de ferro do Norte e do Nordeste do país foi considerado pela CMBEU como constituindo um programa único, sendo necessário, para a sua melhor solução, a aglutinação das ferrovias existentes em dois ou três sistemas. O projeto nº 30, em que os programas particularizados são expostos, inclui, também, as recomendações relativas à Estrada de Ferro São Luís-Teresina.

O plano de remodelação dessa estrada, como de resto o relativo a todas as demais analisadas no estudo, não pôde ser exe

cutado porque os recursos imobilizáveis estavam longe dos 440 milhões de cruzeiros e 4,3 milhões de dólares tidos por indispensáveis. A CMBEU, abandonando o ponto de vista do Escritório Técnico Especial da Seção Brasileira, que era favorável ao reaparelhamento inicial da infra-estrutura, optou pela orientação recomendada pela chamada missão Budd, que via na aquisição de material rodante e de tração o passo fundamental para o soerguimento das ferrovias.

Em 1954 o Ministério da Viação e Obras Públicas procurou estabelecer medidas que possibilitassem o imediato início de um plano de remodelação das estradas em questão, inclusive a Estrada de Ferro São Luís-Teresina, mesmo que simplificado. A solução foi assegurar financiamento do Banco na proporção em que as Taxas de Melhoramento e Renovação arrecadadas em cada ferrovia suportassem os respectivos encargos.

De acordo com esta orientação foi firmado contrato, em 27 de outubro de 1955, segundo o qual o Banco fornecerá à S. Luís-Teresina Cr\$12.500.000 para possibilitar a substituição de 10 km de trilhos de diferentes tipos por trilhos de 32 kg/m, o lastramento de 18 km e a colocação de 9.000 dormentes. A União Federal autorizada pelo Decreto nº 36.559, de 3 de dezembro de 1954, figura como mutuária, em vista de não possuir a ferrovia capacidade para contratar.

Até 31 de dezembro de 1956 estavam substituídos os trilhos em 10 km de linha, colocado o lastro em 7 km e dormentes em 17 km. Em 1957 foram lastrados mais 4 quilômetros.

Ao encerrar-se o exercício de 1957 havia a São Luís-Teresina usado perto de 8 milhões de cruzeiros, do crédito aberto.

Estrada de Ferro Sorocabana - Em 25 de outubro de 1956 foi assinado o contrato referente ao crédito de Cr\$1.161.863.000,00 aberto pelo Banco em favor da Estrada de Ferro Sorocabana e destinado ao atendimento dos gastos com o seguinte programa de realizações:

- a) - aquisição de 20 trens, completos, para passageiros;
- b) - compra de 1.044 vagões, sendo 690 metálicos, fechados, 128 plataformas, 110 gôndolas e 116 gaiolas;
- c) - aquisição de trilhos e acessórios para 400 km de linha;
- d) - instalação de controle centralizado do tráfego de Amador Bueno até Ourinhos.

Com o esquema em causa procurou-se iniciar a execução, embora com simplificações, do programa de reaparelhamento da Sorocabana, recomendado pela CMBEU no seu projeto nº 38 e que abrangia, entre outras, as seguintes aquisições:

- a) - trilhos novos, de 50 kg/m, para assentamento em 300 km da linha tronco, aproveitando-se em ramais de tráfego menos intenso os trilhos liberados com a substituição;
- b) - 1.900 vagões metálicos, de 36 toneladas de capacidade e providos de engates automáticos e freios a ar comprimido;

- c) - 20 composições de 3 carros cada uma, para transporte de passageiros em linhas suburbanas;
- d) - locomotivas diesel-elétricas de 1.600 HP, em número de 25;
- e) - sinais automáticos e C.T.C. para instalação, respectivamente, nas linhas duplas entre São Paulo e Iperó e entre esta estação e a de Bernardino de Campos.

O plano simplificado irá demandar, ainda, inversões em moeda estrangeira, pelo que concordou o Banco em garantir operações de crédito que forem contraídas no exterior para aquisição de equipamento. A co-responsabilidade a ser assumida pela entidade tem seu limite no valor de US\$ 3,726,000.

Conforme as conclusões da CMBEU, a Sorocabana conseguiria as seguintes melhorias depois de efetivadas as recomendações constantes do projeto:

- a) - utilização de trens mais pesados e longos e de velocidades médias superiores às atuais, com redução de despesas de conservação da linha e do material rodante e permitindo o transporte de maior volume de carga em menor espaço de tempo;
- b) - aumento de 20% na capacidade total dos vagões, com o que se atenderá às demandas do tráfego previstas para futuro imediato e se tornará possível retirar de serviço 119 vagões e 40 gaiolas obsoletas e de manutenção custosa;
- c) - retirada do tráfego de pelo menos 60 locomotivas a vapor, obsoletas e de operação onerosa.

Até dezembro de 1956 haviam sido recebidos pela ferrovia 934 vagões, da encomenda, isto é, pouco mais de 89% do plano de aquisições. Dos trilhos foram recebidas 10.419 toneladas (25%). Em 1957 tentou-se importar os 20 trens da Holanda e como isso não se tornou possível pleiteou a estrada autorização para despendar a verba em serviços de eletrificação o que foi concedido. Receberam-se os últimos 110 vagões encomendados, tendo o Banco concordado em financiar nova compra, de 856 unidades, das quais 250 foram entregues durante o ano. Mais 11.784 toneladas de trilhos foram entregues à estrada, tendo-se encomendado 150 aparelhos de mudança de via. Ficou aprovado o edital de concorrência para o programa de sinalização, devendo o mesmo ser divulgado no início de 1958.

Até o encerramento do exercício de 1957 havia a Estrada de Ferro Sorocabana utilizado 845 milhões do seu crédito.

Em 5 de dezembro de 1957 aprovou o Conselho de Administração providências para a aquisição direta pelo Banco, junto a fornecedores estrangeiros, de trilhos, que posteriormente seriam distribuídos entre as estradas de ferro necessitadas. Entre as medidas assentadas está o reforço dos créditos já abertos às ferrovias que receberão trilhos, de modo que o pagamento da quota de cada qual se faça sob o regime de financiamento. A Estrada de Ferro Sorocabana, de acordo com o decidido, receberá uma suplementação de cerca de 88 milhões de cruzeiros, para o aludido fim.

Fábrica Nacional de Ferramentas - Em abril de 1955 começou a funcionar o estabelecimento que a Fábrica Nacional de Ferramentas instalou, com o concurso do Banco, em São Roque, Estado de São Paulo. A colaboração da entidade se materializou em financiamentos de 9 milhões de cruzeiros, concedido mediante contrato de 4 de maio de 1955, suplementado por novo crédito, no valor de 13 milhões de cruzeiros, contratado em outubro de 1956.

O programa da Fábrica se afigurou ao Banco bastante interessante, desde que visava à fabricação de ferramentas manuais de aço-cromo-vanádio. Infelizmente, entretanto, surgiram dificuldades de ordem técnica e administrativa que estão impedindo a efetivação do empreendimento na forma de início programado. Estava o Banco, por isso mesmo, promovendo cuidadosa análise da situação do estabelecimento e da empresa com o fim de identificar as causas das anormalidades observadas e determinar, posteriormente, as medidas mais aconselháveis para solucionar os correspondentes problemas.

Fábrica Nacional de Motores - Mediante contrato firmado a 25 de março de 1954 o Banco concedeu à Fábrica Nacional de Motores um financiamento, no montante de Cr\$ 115.315.000,00 para o fim de possibilitar-lhe a aquisição de ferramental indispensável à elevação do grau de nacionalização dos caminhões por ela fabricados e o aumento numérico da própria produção.

A colaboração do Banco foi assegurada como parcela inicial de um programa mais amplo que determinasse a reorganização da empresa e lhe proporcionasse os meios necessários à expansão da produção, com a progressiva incorporação do trabalho nacional aos veículos fabricados. Parece que o objetivo do Banco foi atingido, visto que a empresa conseguiu recuperar-se financeiramente, absorvendo os resultados negativos que se acumularam nos exercícios passados e registrando mesmo, pela primeira vez na sua história, a distribuição de dividendos.

Demonstra os bons efeitos do concurso do Banco, de outra parte, o fato de considerar-se a empresa em condições de dar prosseguimento ao programa de expansão que se traçou, enfrentando, de imediato, o seguinte projeto:

- a) - refôrço das atuais linhas de fabricação de modo a atender mais adequadamente aos atuais objetivos de produção de 300 caminhões/mês em um turno de trabalho, e posterior aumento de produção para 7.200 unidades/ano, em dois turnos;
- b) - nacionalização final do chassis F.N.M. - Alfa-Romeo tipo AR-T950, para 8,5 t, que constitui, no momento, a sua principal linha de fabricação;
- c) - fabricação do motor tipo Diesel AR-1610 de 150 CV, adaptável ao chassis citado no item anterior.

Para concretizar o projeto, que recebeu a aprovação prévia do GEIA, solicitou a FNM a cooperação do Banco, a ser materializada através de financiamento e aval.

Segundo os compromissos firmados perante as autoridades governamentais, a produção da empresa passaria de 3.600 caminhões

em 1957 a 6.600 em 1960, variando o grau de nacionalização, nos mencionados anos, entre 72,2 e 90,5%. Até junho de 1958 será usado o eixo bruto, já de fabricação nacional, pela fábrica, que, nos 12 meses seguintes, fará a montagem do motor, a fabricação da carcaça da caixa de câmbio e seus comandos, a fabricação dos aros das rodas e da embreagem e seu comando. Em 1959, finalmente, será fabricado o motor, cujo desenho é de concepção mais moderna do que o que vem sendo montado.

Os investimentos requeridos pelo projeto ascenderão a perto de 544 milhões de cruzeiros, incluindo o correspondente a cerca de 6,7 milhões de dólares. Aquela importância devem ser adicionados 400 a 450 milhões de cruzeiros para capital de giro. Solicitou a FNM um financiamento suplementar ao Banco, no montante de Cr\$ 237.708.000,00 e aval para operação de crédito que será firmada na conformidade do acôrdo estabelecido com o Instituto Mobiliare Italiano, até o limite de US\$ACL 6,691,190. Concordou o Banco em atender ao pleiteado, conforme decisão do Conselho de Administração de 20 de agosto de 1957.

Os créditos do primeiro financiamento foram já liquidados pela empresa, que efetuou, nas épocas próprias, as correspondentes amortizações. A produção da fábrica passou de 373 veículos em 1953, a 531, em 1954 e 2.426, em 1955. Em 1956 superou a casa das 2.800 unidades.

Fábrica Nacional de Vagões - O desenvolvimento da indústria automobilística no país encorajou a Fábrica Nacional de Vagões a ampliar as suas instalações, de modo que lhe fôsse possível lançar-se em novas linhas de produção, relacionadas com o mencionado setor de atividades.

O programa de ação da empresa repousa na centralização, em nova unidade fabril que está construindo em Cruzeiro, Estado de São Paulo, das suas atividades, ora exercidas na mencionada cidade e no Distrito Federal. Nesse estabelecimento fabricará a empresa, além de vagões ferroviários, quadros de chassis para automóveis e caminhões e discos e aros de rodas para os mesmos veículos. Linhas secundárias ou complementares de produção serão exploradas - como a construção de determinados tipos de máquinas rodoviárias e recipientes de metal para embalagem - para aproveitamento das instalações e elevação da produtividade.

Concordou o Banco em participar do empreendimento, através da concessão de financiamento à Fábrica de Vagões, no montante de 49 milhões de cruzeiros, e aval à operação de crédito contraída junta ao EXIMBANK, no valor de US\$ 2.403.000, importância esta que deve ser acrescida dos respectivos juros, de US\$ 511 mil. O contrato de crédito em cruzeiros foi firmado em 1954, mas a sua utilização ficou sustada até a solução do problema dos recursos em moeda estrangeira. O contrato de aval foi assinado em 8 de janeiro de 1957.

O custo total do projeto, a preços de 1953 e 1954, foi orçado em perto de 216 milhões de cruzeiros. Espera-se que em abril de 1958 esteja em produção a secção de quadros para chassis e que em junho imediato entre em funcionamento a secção de fabricação de rodas. Em plena produção estará o novo estabelecimento capacitado a fabricar, por ano, 1.500 vagões ferroviários, 80.000 quadros de chassis do tipo médio, 560.000 aros e discos de roda, 70 rolos compressores para rodovias e 180.000 botijões metálicos para gás liquefeito. Esta produção, quando alcançada, significará uma economia de divisas da ordem de 12 milhões de dólares por

ano, mormente no que se refere aos acessórios para a indústria automobilística.

O recebimento e o transporte do equipamento pesado proveniente do exterior se revestiram de grande dificuldade, criando problemas para a Fábrica de Vagões e as companhias transportadoras. Assim, por exemplo, a mesa e a caixa de engrenagem da prensa de 3.000 toneladas deveriam ser desembarcadas em Santos, onde se dispõe de guindaste com capacidade suficiente. Não o pôde ser, porém, porque algumas pontes entre o porto e São Paulo não suportariam a carga, pelo que a descarga se processou no Rio, por meio de plano inclinado suportado por fogueira de dormentes. Foi necessário, em complemento, construir vagão especial, com estrado desmontável, para o transporte pela Estrada de Ferro Central.

Fongra - Produtos Químicos S.A. - Para completar a execução do projeto que estava executando, a FONGRA - Produtos Químicos S.A. solicitou ao Banco um financiamento, no montante de 80 milhões de cruzeiros. O projeto consiste na instalação, em Suzano, S. Paulo, de uma fábrica de produtos químicos diversos, entre os quais se incluem D.D.T., soda cáustica líquida e em escamas, cloro líquido, acetato butílico, ácidos sulfúrico, acético e clorídrico; etc.

A empresa, que à época do pedido tinha um capital social de 150 milhões de cruzeiros, tem como acionistas principais a W. R. Grace & Co., dos Estados Unidos, e a Farbwerke Hoechst A.G., de Frankfurt, Alemanha.

O estabelecimento da FONGRA abriga três ramos de produção que poderiam operar isoladamente mas que, para melhor integração, foram reunidos em uma única instalação industrial. O primeiro grupo engloba os produtos dependentes da eletrólise e que se baseiam no sal, no benzol e no ácido sulfúrico. No segundo conjunto estão os produtos vinculados ao álcool etílico, enquanto o último grupo abrange os detergentes, dependentes do hidrogênio, ácido sulfúrico e óleos vegetais. Alguns dos produtos serão absorvidos totalmente nos processos de produção subsequentes enquanto outros serão integralmente vendidos e alguns serão parcialmente comercializados.

Na ordem de importância monetária, a principal produção da empresa, correspondendo a 87% da produção vendável, será a seguinte (t por ano): detergentes industriais - 600; D.D.T. - 1.300; acetato butílico - 1.000; butanol - 600; soda cáustica - 2.800.

O plano de inversões prevê o dispêndio, com o projeto, de 593,5 milhões de cruzeiros, incluindo a provisão de 100 milhões para capital de giro. Esses recursos serão levantados em diferentes fontes, havendo mesmo um financiamento do EXIMBANK de 300 mil dólares e outro da firma alemã Friedrich Uhde G.m.b.H., no valor de DM 5 milhões. Os dois acionistas principais contribuirão, de imediato, com 347 milhões de cruzeiros e, no futuro, com capitais suplementares para a constituição do fundo de movimento.

Considerou-se o projeto merecedor do apoio do Banco não apenas pelo fato de que a parcela mais substancial dos investimentos viria do estrangeiro, como entrada de capital sem cobertura cambial. Ponderou-se, principalmente, que a natureza dos produtos a serem fabricados exercerão amplos efeitos, diretos e indiretos, sobre a expansão da economia brasileira, já que têm aplicação obrigatória em atividades essenciais. Levou-se em conta, ainda, a circunstância de que a economia de divisas acarretada pelo projeto não será inferior a 20 milhões de dólares por ano.

Foi decidida, a 21 de novembro de 1957, a concessão de um financiamento de 80 milhões de cruzeiros à FONGRA - Produtos Químicos S.A., como participação do Banco. Ao encerrar-se o exercício estavam sendo examinadas as condições do financiamento, para a assinatura do respectivo contrato.

Fosforita Olinda S.A. - Decidiu o Banco a 29 de agosto de 1957, em atenção a pedido que lhe foi apresentado, cooperar financeiramente com a Fosforita Olinda S.A., da seguinte maneira:

- a) - garantir operação de crédito externo no montante de US\$ 522.010;
- b) - avalizar títulos emitidos a favor do Banco do Brasil e representativos do valor dos ágios devidos pela importação financiada;
- c) - conceder um crédito à empresa de Cr\$ 8.865.000.

A Fosforita minera e beneficia, em estabelecimento localizado em Olinda, Pernambuco, o minério de fósforo que lhe dá o nome e que constitui matéria-prima para a fabricação de superfosfatos. As instalações da empresa têm capacidade para a mineração e o beneficiamento de 300 mil toneladas de fosfato por ano, sendo metade de concentrado, com teor de 34 a 36% de P_2O_5 e metade de finos, com 28 a 30% do sal.

A atual produção interna de fosfatos é insuficiente para atender às exigências do mercado nacional, verificando-se, por isso mesmo, importações médias da ordem de 135 mil toneladas de matéria-prima. O consumo aparente no país, em termos de fosfato mineral - 230 mil toneladas por ano - é superior à soma da produção interna mais a importação, computando-se a diferença sob a forma de superfosfato importado. Deduzida a produção de terceiros do consumo aparente, o saldo - 190 mil toneladas - seria o mercado de fosfato mineral com que pode contar a Fosforita, sem consideração do crescimento natural do consumo.

O programa para a execução do qual foi pedido o concurso do Banco visa a possibilitar a importação, pela empresa, de tratores para o transporte de fertilizantes da fábrica ao porto de Recife. O equipamento a ser importado, que complementará as instalações industriais, compreende 15 tratores DW 15 Caterpillar, de 186 HP e 12 toneladas de peso, 15 reboques Athey P.R. 15 de 22 toneladas e 15 semi-traillers Martins para transporte de material ensacado, para 19 toneladas. Nos intervalos dos carregamentos o equipamento será utilizado nos serviços internos da mineração e no transporte de minério até a usina de beneficiamento.

As inversões complementares em equipamento para transporte, que ascendem a 716 mil dólares, decorrem da impossibilidade de utilização racional do porto de Recife para embarque do fertilizante. Foi a providência adotada em substituição a instalações de silos para fosfato a granel, que a empresa originariamente projetara. As instalações de embarque, com capacidade de 250 toneladas por hora de produto a granel e montadas pela Fosforita, terão que ser alimentadas simultaneamente com o carregamento dos navios, pela falta dos silos. O equipamento a adquirir possibilitará o carregamento dos navios dentro do prazo de 24 a 36 horas de permanência no porto.

A Fosforita, concretizado o seu programa de produção, de terminará economia de divisas da ordem de 7 milhões de dólares por

mo. O obstáculo mais sério que terá de enfrentar, segundo os estudos realizados pelo Banco, será o preço, visto que na base de tratamento cambial favorecido e de isenção de direitos alfandegários a produção da empresa não terá condições de competir, em preço, com o similar importado.

Frigorífico Minas Gerais S.A. - Em novembro de 1954, a Frigorífico Minas Gerais S.A. - FRIMISA, solicitou a colaboração financeira do Banco à conclusão das obras e serviços do matadouro industrial de Carreira Comprida, Município de Santa Luzia, primeiro e principal estabelecimento do sistema de industrialização e distribuição de produtos pecuários que o Governo do Estado de Minas Gerais decidira criar. Trata-se de uma sociedade de economia mista, criada pelo Estado de Minas Gerais e que possui, no mínimo, 400 milhões do seu capital social de 500 milhões.

Os investimentos totais, quando da formulação do pedido, ascendiam a perto de 631 milhões de cruzeiros, excluída a parcela para capital de giro. Enquanto se estudava a solicitação, ocorreu um incêndio nas instalações frigoríficas em construção, o que possibilitou a modificação do projeto de acordo com sugestões dos órgãos especializados do Banco e as próprias observações da empresa. O novo projeto passou a exigir desembolsos globais no montante de 671 milhões de cruzeiros, já introduzidas as alterações, aprovados e atualizados os custos mediante a revisão dos preços. Dêsse total parte já tinha sido aplicada, pelo que se julgou suficiente um financiamento, pelo Banco, de 200 milhões.

A colaboração do Banco à FRIMISA foi aprovada na mencionada base, firmando-se o correspondente contrato a 11 de outubro de 1957. Enquanto aguardava a documentação indispensável à lavratura do contrato fez o Banco um adiantamento à empresa de 78 milhões de cruzeiros. O financiamento, além da hipoteca do conjunto industrial de Carreira Comprida, está garantido pela vinculação da parcela da quota da taxa Serviço de Recuperação Econômica assegurada à FRIMISA por lei estadual e por compromisso do Governo do Estado, interveniente no contrato, no sentido de suplementar os recursos da empresa necessários ao atendimento dos seus encargos, se fôr o caso.

O estabelecimento em construção pela FRIMISA tem capacidade de abate, frigorificação e armazenamento da carne, e processamento industrial de subprodutos correspondentes a 1.500 bois e 500 suínos por dia. Não considerou o Banco satisfatória essa capacidade, principalmente tendo em vista a localização do estabelecimento. Parece, de fato, que as instalações não serão totalmente aproveitadas, o que concorrerá para elevar os custos de operação. Procurou-se compensar, de certa maneira, a desvantagem com a esterilização transitória do capital suprido pelo Estado e a isenção de determinados tributos. Confia-se que, em complemento, o próprio projeto suscite ajustamentos no meio ambiente que o venham a tornar economicamente melhor.

Os edifícios do estabelecimento, excetuado o do frigorífico, estavam praticamente concluídos ao encerrar-se o ano de 1957. O prédio do frigorífico, destruído pelo incêndio antes mencionado, teve de ser reconstruído, aproveitando-se do anterior apenas as fundações, até o cintamento dos pilares. O equipamento já se encontra, também, em grande parte entregue.

Frigoríficos Mouran S.A. - Entraram em fase de operação, em março de 1957, as novas instalações do Frigorífico Mouran S.A., concretizadas com a colaboração financeira do Banco.

O projeto aprovado pelo Banco compreendia os seguintes itens principais:

- a) - instalação de novas câmaras frias, a 0°, para o resfriamento e conservação da carne de 500 bois, a uma estada média de dois dias em armazenamento;
- b) - instalação de dois túneis de congelação rápida, para 15 mil quilos de capacidade em 24 horas, e de uma câmara da mesma natureza, para miúdos, com capacidade para 6 a 8 mil quilos no mesmo período;
- c) - instalação de diversas câmaras de estocagem de carnes congeladas, para permitir a conservação, a (-) 20° e durante um ano, de 2 mil toneladas de carne;
- d) - instalação de novos equipamentos no matadouro, para atender ao aumento do abate;
- e) - ampliação e melhoria das instalações elétricas;
- f) - construção de edifícios para instalação dos equipamentos industriais e para servir de alojamento aos operários.

Os investimentos ascenderam a 84 milhões de cruzeiros, tendo sido o crédito do Banco, no montante de 46 milhões de cruzeiros, contratado a 13 de janeiro de 1956.

O estabelecimento, localizado em Andradina, São Paulo, tinha uma capacidade de matança para 150 cabeças diárias. Após as ampliações poderá abater de 450 a 500 cabeças, com o que a produção de carne deverá atingir 48 mil toneladas por ano. O mercado para essa produção será, precipuamente, a Capital de São Paulo, onde organização associada ao Frigorífico dispõe de rede de distribuição bem aparelhada. Eventualmente se espera colocar parte da produção no Rio de Janeiro.

Vale recordar haver o Banco sido forçado a examinar, quando da análise do projeto do Frigorífico Mouran, a existência de capacidade de abate sobrando entre os estabelecimentos de matança de São Paulo. Concluiu-se que, de fato, o abate verificado nas unidades em funcionamento no litoral do Estado estava abaixo da capacidade nominal das instalações. Verificou-se, entretanto, representar um bem essa ocorrência, desde que a matança em tais estabelecimentos significava elevada perda para a economia nacional em face do inaproveitamento dos subprodutos.

Foram também ponderados, na avaliação dos desperdícios pelos estabelecimentos litorâneos, as perdas sofridas pelo gado em decorrência do transporte a longas distâncias e a ocupação das escassas disponibilidades dos meios de transportes com a transferência dos animais das fontes de produção até os centros de abate.

Manifestou-se um incêndio, na noite de 15 de dezembro de 1956, nas instalações da empresa, do que resultou, além de um retardamento de 3 a 4 semanas na conclusão das obras, um prejuízo da ordem de 2 milhões de cruzeiros. As câmaras danificadas foram logo reconstruídas, tendo o seguro coberto os prejuízos sofridos.

O capital emprestado à empresa já está sendo recuperado através do pagamento, que vem sendo feito com regularidade, das respectivas amortizações.

Governo do Estado da Bahia (Estrada de Ferro Nazaré) - Solicitou o Governo do Estado da Bahia, em janeiro de 1957, um financiamento do Banco, no valor de Cr\$ 123 milhões, para suplementar recursos que o Estado inverteria no reaparelhamento da Estrada de Ferro Nazaré. A Ferrovia é uma entidade estatal, gozando de autonomia administrativa e financeira, mas subordinada à administração estatal.

A CMBEU estudou, no seu projeto nº 30, o reaparelhamento da Estrada de Ferro Nazaré, recomendando a sua fusão à Estrada de Ferro Ilhéus e a Viação Férrea Leste Brasileiro para constituir o novo sistema, designado por Rede Ferroviária do Leste. O custo total do programa então recomendado foi estimado em Cr\$ 8.910.000,00.

A distância total servida pela estrada, na época da elaboração do plano, era de 324 km, sendo as linhas de bitola de 1 metro e servidas nos trechos principais, por trilhos de 25 e 32 kg por metro. O desenvolvimento da Estrada é feito do porto de São Roque, na baía de Todos os Santos, a Jequié, no interior.

Atravessa a estrada a próspera região costeira-central do Estado, tendo sido, durante muito tempo, o principal meio para o escoamento da produção agrícola e mineral da área servida. A construção de boas rodovias na zona, principalmente a Rio-Bahia, contribuiu para o acentuado declínio do movimento da Nazaré. As mercadorias principais transportadas são o manganês e o açúcar, mas as perspectivas para o tráfego futuro não são muito animadoras, sobretudo sem a conexão da estrada com a Leste Brasileiro.

Pronunciando-se sobre o pedido de financiamento o Grupo Especial Ferroviário firmou o princípio de que qualquer suprimento de recursos deveria ser proporcional ao montante das taxas de Melhoramento e Renovação Patrimonial arrecadado pela própria Estrada. Estabeleceu, de acordo com esta orientação, o teto máximo de Cr\$ 40 milhões para a colaboração do Banco, elaborando, em complemento, um plano de primeira urgência para a utilização dos aludidos recursos. Partindo-se do ponto de vista do G.E.F. foi elaborado o seguinte programa de reaparelhamento para a Estrada de Ferro Nazaré:

- a) - remodelação da via permanente do trecho entre Nazaré e Santo Antônio de Jesus, com 33 km de extensão, mediante a colocação de trilhos de 32 kg/m e 16.500 dormentes;
- b) - substituição de trilhos em trecho de 8,27 km, entre Santo Antônio-Santana;
- c) - aquisição de peças para recuperação de locomotivas e de equipamentos de oficinas e para o sistema telegráfico;
- d) - compra de 10 vagões fechados.

Deliberou o Banco, a 10 de outubro de 1957, em participação do programa de remodelação da Estrada de Ferro Nazaré mediante o financiamento de 40 milhões de cruzeiros.

Governo do Estado de Sergipe - (Serviços de Força e Luz de Aracaju) - Pleiteou o Governo do Estado de Sergipe o concurso financeiro do Banco para a remodelação das linhas de distribuição de energia elétrica a Aracaju.

O suprimento de energia a Aracaju está a cargo da própria administração do Estado, que se desempenha da tarefa por intermédio dos Serviços de Força e Luz de Aracaju. Antigamente dispunha a repartição de usina própria, que foi abandonada tão logo esteve a Companhia Hidrelétrica do São Francisco em condições de fornecer a energia necessária. O recebimento da energia de Paulo Afonso, entretanto, exigiu a execução de amplo programa de remodelação da rede de distribuição urbana, até então insuficiente e inadequada.

O plano de reforma adotado tem tido a sua execução prejudicada pela falta de recursos financeiros, não se tornando possível a concentração de esforços para obter, a breve prazo, a conclusão dos trabalhos correspondentes. Essa mesma insuficiência de recursos dificulta a ampliação da rede, com a sua extensão a novos logradouros surgidos com o desenvolvimento da cidade.

A carência de recursos resulta, sobretudo, das elevadas despesas com pessoal que recaem sobre os Serviços. Realmente, o remanescente dos antigos serviços de bondes de Aracaju, hoje extintos, permanece sob a responsabilidade da repartição, que, destarte, conta com um número de servidores bem superior às suas necessidades reais e em grande parte desajustados em relação às funções existentes.

Com os recursos pleiteados ao Banco o programa de reforma poderá ser acelerado. A melhoria da receita que advirá da modernização da rede possibilitará, do mesmo modo, novas iniciativas em relação à remodelação da rede.

Decidiu o Banco, em 25 de outubro de 1957, cooperar para a execução do projeto, através da concessão ao Governo de Sergipe de um financiamento de 15 milhões de cruzeiros. A efetivação do financiamento dependerá de providências a serem tomadas pelo Governo do Estado, inclusive no tocante à transformação dos Serviços de Luz e Força de Aracaju em sociedade de economia mista.

Governo do Estado do Espírito Santo (Usina de Rio Bonito) - Mediante contrato assinado a 12 de janeiro de 1954 o Banco concedeu ao Governo do Espírito Santo um financiamento de 170 milhões de cruzeiros, com o fim de suplementar recursos do Estado que seriam utilizados para o aproveitamento do potencial do rio Bonito. Posteriormente, para atender às elevações de custos verificadas, concordou o Banco em suplementar o crédito anterior, colocando à disposição do Estado mais 122 milhões de cruzeiros.

O aproveitamento de rio Bonito integrará o sistema hidroelétrico que o Governo, de acordo com o Plano de Valorização Econômica elaborado em 1951, pretende instalar na bacia do Santa Maria, obtendo a captação total de perto de 139.000 HP. O projeto prevê a construção de uma barragem de concreto ciclópico, do tipo de gravidade, com 238 m de comprimento e 54 de altura. O túnel adutor terá 395 m, no total, com 3,0 m de diâmetro interno e a tubulação forçada, que será em chapas de aço Mannesman, terá 280 m de extensão e 2,20 de diâmetro. As 3 turbinas serão do tipo Francis, de eixo horizontal; com 8.000 HP cada uma.

Os trabalhos de concreto ciclópico e de concreto armado praticamente ficaram concluídos até dezembro de 1957, e mesmo

ocorrendo com toda a escavação. O leito da tubulação forçada e os berços de apoio ficaram prontos durante o ano, tendo-se montado, no período, os grupos 2 e 3. O túnel adutor está pronto, o mesmo se observando quanto à montagem das comportas de descarga de fundo. Para a conclusão do empreendimento faltavam, apenas, ao encerrar-se o exercício, a conclusão da concretagem dos blocos 8 e 13, da montagem do "penstock" e da linha de transmissão.

O projeto inicial teve de sofrer alterações em virtude do rebaixamento das fundações da barragem em cerca de 13 metros. Estas alterações influíram, naturalmente, sobre a execução do empreendimento, acarretando um atraso de praticamente 3 anos na construção da usina. Os elementos a seguir mostram as variações de preço verificadas durante a execução do projeto. Os valores iniciais se referem a junho de 1952, quando foram iniciadas as obras, e os segundos, ao preço vigente em agosto de 1956: escavação em terra (m3): - Cr\$39,0 e Cr\$124,5; escavação em rocha (m3): Cr\$95,0 e Cr\$281,0; concreto ciclópico (m3): - Cr\$805,0 e Cr\$1.692,0; concreto armado (m3): - Cr\$1.695,0 e Cr\$3.840,0; escavação em rocha, no túnel: - Cr\$308,0 e Cr\$908,0.

O custo do projeto, na base das estimativas iniciais, seria de 170 milhões, aproximadamente. As últimas revisões levavam a crer que a inversão não será inferior a 394 milhões. Dos créditos aprovados pelo Banco já foram utilizados 289 milhões, sendo que 117 milhões foram contabilizados a título de adiantamento.

INBASA - Indústria Química Básica S.A. - Aprovou o Banco, em maio de 1956, a concessão de um financiamento de 37 milhões de cruzeiros a favor de INBASA - Indústria Química Básica S.A., a título de participação na iniciativa da empresa de instalar uma fábrica de ácido sulfúrico e superfosfatos. O contrato regulando a utilização do crédito não foi assinado em virtude de a INBASA não haver ainda atendido a condições especiais estabelecidas.

Visa o projeto à instalação, em São Jerônimo, no Rio Grande do Sul, de um estabelecimento capacitado a produzir, por ano, 18.000 toneladas de ácido sulfúrico monohidratado. Dessa quantidade aproximadamente 16.500 toneladas seriam utilizadas no tratamento da pirita do Rio Grande e da fosforita de Pernambuco para a produção de fertilizantes superfosfatados. O teor dos fertilizantes, que serão fabricados na base de 45.000 toneladas por ano, será de 18% de P. 205. Estima-se que serão necessárias, para a produção indicada, 16.500 toneladas de pirita beneficiada e 25.500 de fosforita concentrada.

O equipamento será fornecido pela conhecida empresa Ansaldo, de Gênova, e pela Lurgi, de Frankfurt, mediante financiamento. O grupo italiano Montecatini prestará assistência técnica à INBASA, de cujo capital, aliás, participa em parcela inferior à metade.

Indústria Elétrica Brown Boveri S.A. (Indústria Dinamo-Elétrica do Brasil S.A.) - A conhecida companhia suíça Brown, Boveri & Cia., fabricante de material elétrico e ferroviário, detinha o controle financeiro absoluto da Indústria Dinamo - Elétrica do Brasil S.A., possuindo cerca de 94% do capital da empresa. Provavelmente por esta circunstância e pelo desejo de identificar a futura produção da subsidiária nacional à da empresa principal, foi alterada a designação da IDEB para Indústria Elétrica Brown-Boveri S.A.

Ficara decidida, anteriormente, a ampliação das instalações da empresa brasileira, com a construção de nova fábrica e a instalação do equipamento indispensável ao aumento físico da produção e a sua variedade qualitativa. Com a modificação projetada a empresa duplicaria a sua produção de transformadores e se lançaria à produção desses equipamentos em potência de até 10.000 kVA-220 kV, com possibilidades de atingir 20.000 kVA. O Banco participou do programa em causa mediante autorização às companhias de seguros e de capitalização para aplicarem em financiamentos à IDEB, como inversões diretas de aumentos de reservas técnicas, Cr\$ 15.000.000.

Voltou a empresa, em 1957, a invocar a cooperação do Banco, já agora para a realização da segunda etapa de seu programa de expansão. Esta consiste, em síntese, na montagem de fábrica de geradores ao lado das instalações destinadas à produção de transformadores objeto da primeira etapa. O estabelecimento será situado em Osasco, em S.Paulo. O custo total do empreendimento, abrangendo as duas fases, seria de 230 milhões de cruzeiros, calculando-se em 60 milhões a necessidade de capital de giro. Para a segunda etapa o orçamento ascende a 104 milhões, inclusive 3,5 milhões de francos suíços representados por equipamento fornecido pela Brown -Boveri sob a forma de importação sem cobertura cambial.

Com a efetivação da parte do projeto ora em exame estará a Brown Boveri capacitada a fabricar qualquer tipo de máquina elétrica. Em razão, todavia, das ligações com a empresa principal suíça, o programa de produção compreenderá o seguinte: transformadores até 30.000 kVA, 220 kV; geradores até 30.000 kVA; chaves tripolares a ar comprimido até 220 kV; transformadores de corrente e de tensão até 220 kV; seccionadores tripolares até 220kV; para-raio, até 220 kV; comutadores sob carga, para transformadores até 30.000 kVA. Quantitativamente o programa de produção da empresa, da ordem de 150.000 kVA, representará de 20 a 25% da demanda provável de geradores nos próximos anos. Não seria fora de propósito admitir, também, a possibilidade da colocação do produto nacional nos mercados sul-americanos.

Foi concedido pelo Banco, em julho de 1957, um financiamento de 50 milhões de cruzeiros à Indústria Elétrica Brown Boveri S.A. Dêsse crédito foram entregues à empresa, a título de adiantamento, 30 milhões de cruzeiros. A parte do estabelecimento constitutivo da primeira etapa foi inaugurada em agosto de 1957.

Indústria Metalúrgica Forjago S.A. - Pretendendo ampliar as instalações de forjamento de peças de aço que opera em São Paulo, a Indústria Metalúrgica Forjago S.A. elaborou o programa para o correspondente levantamento de recursos, prevendo financiamentos da ordem de 10,3 milhões de cruzeiros. Conseguiu posteriormente, interessar algumas companhias de seguros no projeto, levando-as a solicitar ao Banco permissão para efetuar aplicações diretas em benefício da empresa, a título de substituição dos recolhimentos diretos a que estariam obrigadas a fazer de parte do acréscimo de suas reservas técnicas.

A produção atual da empresa é de 230 toneladas mensais de peças forjadas, compreendendo peças para estradas de ferro, automóveis, elevadores, bicicletas, máquinas diversas e indústria de eletricidade, de cimento, de mineração, etc. A produção principal era de esferas e "cilpebs" forjados para britadores, que cobriam 81% do volume quantitativo vendido e 58% do valor das vendas. O projeto submetido ao estudo do Banco é preliminar a um programa mais ambicioso de remodelação e visa, em essência, a tornar os e-

equipamentos existentes mais complementares, introduzindo, do mesmo passo, novo produto nas linhas tradicionais de fabricação: bie las para motor de explosão.

Concordou o Banco, a 10 de dezembro de 1957, autorizar aplicações diretas de companhias de seguros a favor da Forjaço.

Indústrias Reunidas de Ferro e Aço Ltda. - Nos termos do contrato datado de 30 de setembro de 1953 concedeu o Banco um crédito de 50 milhões de cruzeiros à Indústrias Reunidas de Ferro e Aço Ltda., para o fim de permitir-lhe a construção e o fornecimento de locomotivas diesel-hidráulicas e elétricas e trens hidráulicos a algumas estradas de ferro brasileiras.

Em julho de 1955 a IRFA solicitou o aval do Banco a operação de crédito que contrairia junto a fornecedores alemães para adquirir as partes complementares de locomotivas destinadas à Viação Férrea do Rio Grande do Sul. A garantia foi assegurada à operação, mas figurou como avalizada, como se explica em outro tópico desta parte da Exposição, a própria VIFER. Esta operação, todavia, não foi também efetivada, visto que a IRFA não conseguiu obter a cobertura cambial necessária e, por isso mesmo, pleiteou a rescisão amigável do contrato de fornecimento de locomotivas assinado com a VIFER.

O saldo devedor da IRFA atingia a perto de 30 milhões de cruzeiros em 31 de dezembro de 1957, já deduzidas as amortizações efetuadas anteriormente.

Irmãos Negrini S.A. - Indústria e Comércio - Mediante contrato assinado a 3 de novembro de 1955 o Banco concedeu à Irmãos Negrini S.A. - Indústria e Comércio um financiamento de 20 milhões de cruzeiros para o fim de permitir à empresa a construção e montagem de novo estabelecimento fabril.

Dedica-se a empresa à fabricação de equipamento leve e pesado, tais como: alternadores trifásicos até 200 kW e 2,2 kW; motores síncronos, trifásicos, até 200 kVA e de corrente contínua até 200 kW; transformadores até 500 kVA e 2,2 kW; etc. Com a ampliação em curso a produção passará a abranger geradores de corrente alternada, com capacidade até 5.000 kVA e 15 kW; motores e geradores de corrente contínua, até 1.000 HP; motores de tração de corrente contínua até 1.000 HP e condensadores síncronos com capacidade até 5.000 kVA e 15 kW.

As obras essenciais previstas no projeto já se encontram praticamente concluídas, ocorrendo o mesmo em relação à compra de equipamentos. Ainda não foram adquiridas algumas poucas máquinas do plano original, mas, em compensação, estão compradas unidades não previstas de início. Até setembro haviam sido investidos, no projeto, perto de 32 milhões de cruzeiros, inclusive com a utilização integral do crédito proporcionado pelo Banco.

Considera o Banco, de qualquer sorte, não ser satisfatório o ritmo com que vem sendo executado o programa que antes aprovou. O retardamento, todavia, não está prejudicando o desenvolvimento dos trabalhos da empresa, que já funcionou nas novas instalações durante o ano de 1957 e com resultados financeiros que podem ser tidos por bons. Sem embargo dessa conclusão, vem o Banco acompanhando, com especial cuidado, as atividades da empresa, tanto no que se refere ao prosseguimento da execução do programa de expansão quanto no que diz respeito ao exercício das próprias atividades industriais.

Ao ser encerrado o ano estava em estudos nos órgãos técnicos um pedido de suplementação do financiamento concedido, com justificativa, sobretudo, na elevação geral dos custos.

L. Figueiredo Navegação S.A. - L. Figueiredo Navegação S.A., empresa com sede em São Paulo autorizada a executar o transporte marítimo de cabotagem, solicitou o concurso financeiro do Banco para concluir a operação de compra de dois navios cargueiros, novos, de construção polonesa.

As embarcações são do tipo normal, com três castelos, a adequadas ao transporte de carga pesada e de pouco volume. Entre os componentes das suas especificações podem ser mencionadas, por expressivas, as seguintes: calado máximo - 6,62 m (21,7 pés); tonelagem "deadweight" - 5.000; velocidade média econômica (calculada) - 11 nós; propulsão - máquina alternativa auxiliada por turbina que aproveitará os gases de exaustão, com a potência de ---- 2.300 HP; raio de ação - 5.000 milhas náuticas; cubagem para carga geral - 47,77 pés³/t; porões para carga - 4. Os navios serão construídos sob encomenda, especialmente, ao preço de 1,7 milhões de dólares, moeda convênio, devendo ser entregues no prazo de um ano, aproximadamente.

Espera-se utilizar os navios na frota Santos (ou Rio) - Belém, efetuando cada um 7 viagens redondas por ano.

Os estudos realizados na época da apresentação do pedido ao Banco mostravam que a demanda global de cargueiros destinados à cabotagem, para o fim de atender ao crescimento normal do tráfego e às reposições de tonelagem afastada, deverá atingir, no decênio corrente, à média anual de 15 navios de 4.000 tdw de capacidade unitária, isto é, 60.000 tdw, por ano. L. Figueiredo, nessas condições, concorreria para reduzir em 17% às necessidades anuais.

A colaboração financeira à L. Figueiredo S.A. foi considerada de caráter excepcional para o fim de permitir uma participação do Banco em montante superior a 60%. A decisão se justificou no fato de que as aquisições de navio exigem, mesmo quando financiadas, aplicações maciças de capital no ato de confirmação da encomenda, as quais, via de regra, escapam à capacidade de mobilização de recursos próprios dos armadores. Como o crédito no exterior deve ser avaliado pelo Banco, será mínima, se fixada em 60% a contribuição da entidade para a constituição dos recursos em moeda nacional que a empresa deve levantar para efetuar os primeiros pagamentos (de sinal) e fechar o câmbio.

Em 22 de agosto de 1957 foi aprovada a colaboração do Banco à L. Figueiredo S.A., sob a forma de crédito em moeda nacional no valor de Cr\$ 89.392.800 e aval para US\$ Pol. ----- 1.428.000. Concedeu-se ainda, enquanto não é assinado o contrato correspondente, um adiantamento de 26 milhões de cruzeiros.

Admite-se que pelo menos uma das embarcações seja entregue durante o ano de 1958.

Laminação de Ferro S.A. - A 21 de fevereiro de 1956 foi assinado o contrato pelo qual o Banco concedeu à Laminação de Ferro S.A., LAFERSA, um financiamento de 24 milhões de cruzeiros, destinado a suplementar recursos próprios que seriam investidos em um estabelecimento para produção de ferro gusa, aço, laminados e trefilados.

O programa para cuja execução concordou o Banco em cooperar financeiramente deverá desenvolver-se, segundo a sua concepção original, em quatro fases distintas: construção da usina siderúrgica, instalação de equipamento para sinterização e de laminação; montagem da trefilação. Afigurou-se conveniente, entretanto, apressar a instalação não só dos equipamentos para sinterização e laminação mas também do segundo forno Siemens-Martin, de modo a haver melhor equilíbrio na produção.

A execução do projeto não se processou com a regularidade que seria de desejar, provavelmente pelo fato de a empresa haver decidido introduzir novas modificações no que fôra de início estabelecido. Procurou-se, com efeito, atender aos desejos da freguezia e, por isso, foram montados um conversor Bessemer e um trem desbastador mais adequado. O Banco passou a acompanhar mais intimamente os trabalhos da empresa, designando para isso um engenheiro a título de fiscal permanente.

Laminação Fluminense S.A. - Dedicou-se a Laminação Fluminense S.A., de início, à produção de vergalhões, tendo como matéria-prima palanquilhas de aço adquiridas a terceiros. Ampliou, posteriormente, suas instalações, localizadas em São Gonçalo, Estado do Rio, anexando uma fundição de ferro e oficina mecânica para manutenção e usinagem. Está executando a empresa, no momento, novo programa de expansão, que tem por objetivo principal a produção própria de aço necessário à fabricação de laminados e fundidos.

O programa consta de duas etapas, alcançando-se na primeira a produção de 12.000 t por ano, acrescida de 18.000 t na segunda. Espera-se que com uma produção de 27 a 30.000 toneladas por ano de aço e dispondo de fornos elétricos, possa a Laminação Fluminense enobrecer as suas linhas de produção, passando a fabricar aços especiais.

Na primeira fase serão instalados dois fornos elétricos de 3 t por corrida, um desbastador com gaiola de 400mm x 1200 mm, um trem de laminação e equipamentos complementares, bem assim serão construídos os galpões necessários. A produção de ferro fundido, que será consumida quase que totalmente na aciaria, nas lingoteiras e placas, será obtida no "cubilot" existente, de 2 toneladas de capacidade por corrida.

O custo do projeto, na parte inicial, atingirá a 60 milhões de cruzeiros, incluindo 10 milhões para capital de giro. Os equipamentos absorverão 34 milhões do orçamento e as construções perto de 13 milhões. O Banco, conforme decisão de agosto de 1957, concedeu à Laminação Fluminense S.A. um financiamento de 25 milhões de cruzeiros, para complementar os recursos próprios da empresa que serão mobilizados.

M.W.M. Motores Diesel S.A. - A Motoren-Werke Mannheim A.G., de Mannheim, Alemanha, é a acionista principal da M.W.M. Motores Diesel S.A., empresa nacional que produzirá, em Santo Amaro, São Paulo, motores diesel, em geral.

O projeto de fabricação, para a efetivação do qual se invocou a colaboração do Banco, prevê a produção, no Brasil, de motores Diesel estacionários de pequeno porte, de 7 a 44 HP. Os aludidos motores, que teriam aplicações diversas em fábricas, oficinas, propriedades agrícolas, etc., seriam produzidos, na fase inicial, na base de 1526 unidades por ano, de 11 a 44 HP e de 1 a 4 cilindros.

Os motores serão a 4 tempos, com injeção direta, cilindros de camisas removíveis, 1000 a 2000 rotações por minuto, consumindo 0,230 litro por hora.

As obras civis compreendem os prédios para a fundição e as diversas seções da fábrica propriamente dita, além das instalações auxiliares. Os equipamentos comporão, adequadamente, a parte de fundição, com a produção dos blocos dos motores e o preparo de outras peças de ferro fundido, e a seção de indústria propriamente dita; nesta última será feita a usinagem e o preparo das peças semi-acabadas e a montagem dos motores.

Calcula-se o custo total do projeto em 74 milhões de cruzeiros, inclusive a parcela correspondente a US\$ACL 900.000, reservada à aquisição do equipamento estrangeiro. O capital de movimento, na fase inicial, não será superior a 8 milhões de cruzeiros. As fontes dos recursos com que a empresa atenderá as despesas são o capital social, empréstimo feito pela consorciada alemã e o financiamento do Banco. Este será no valor de 25 milhões de cruzeiros, conforme deliberação de 16 de maio de 1957.

Maquinas Piratininga S.A. - Conforme contrato firmado a 14 de dezembro de 1955 abriu o Banco um crédito de 30 milhões em benefício de Maquinas Piratininga S.A. Os recursos, complementados do capitais próprios da empresa, tinham por finalidade permitir a construção, em Taubate, São Paulo, de uma fábrica de ferro fundido de alta qualidade e de peças com o mesmo material fabricadas.

Maquinas Piratininga possuem tradição firmada no setor das indústrias mecânicas, sendo tradicionais fabricantes de equipamentos para a agricultura e a indústria. Possuindo licença exclusiva para fabricar, no Brasil, o chamado "metal Mehanite", que apresenta características entre o ferro e o aço fundidos, resolveu ampliar suas instalações de modo a produzir o referido metal. Em síntese se projetou a instalação de uma fundição com moldagem contínua e moldagem intermitente, e fundição pesada com moldagem manual, com capacidade de produção de 800 toneladas por mês.

O "metal Mehanite" vem tendo progressiva aplicação nas indústrias, principalmente como matéria-prima de peças para automóveis, máquinas de costura e de escritório, aparelhos domésticos, etc. Por isso, das 9.600 toneladas que o estabelecimento estava capacitado a produzir cinco anos após o início de operações, apenas um terço, provavelmente, seria empregado pela própria empresa. O saldo iria suprir uma pequena parcela das 70.000 toneladas de peças de ferros fundidos que se calcula seja a demanda anual do mercado brasileiro. Essa pequena contribuição, contudo, representava uma economia de divisas da ordem de 6 milhões de dólares por exercício.

O estabelecimento, cujo custo orçado foi de perto de 52 milhões de cruzeiros, começou a funcionar durante o primeiro semestre de 1957. Todo o financiamento do Banco foi utilizado, devendo as amortizações ter início em 1958.

A empresa entrou em negociações com a Willis Overland do Brasil com o fim de encarregar-se da fundição dos motores por esta utilizados no "jeep", tendo feito, com a aprovação do Banco, algumas alterações no seu programa de instalações para melhor a prestar-se para a fabricação. Os entendimentos evoluíram, entre tanto, em outro sentido, adquirindo a Willys a fundição e os terrenos de Maquinas Piratininga situados em Taubate e compreendidos no projeto aprovado pelo Banco.

Matadouro Industrial Campo Grande S.A. - Está o Banco assegurando o seu concurso financeiro à Matadouro Industrial Campo Grande S.A., para a expansão das suas atividades. A empresa, que se dedicava ao abate de gado para preparo de charque e suprimento de carne verde ao mercado local, decidiu ampliar suas instalações, de maneira a ficar em condições de abater 500 cabeças de bovinos e 200 de suínos, por dia de trabalho, e efetuar o seu aproveitamento integral. De outra parte, para aparelhar-se convenientemente para o abastecimento do mercado de São Paulo, projetou a empresa, ainda, a construção nesta cidade, em Jaguaré, de um entreposto frigorífico.

Em Campo Grande, onde funciona o estabelecimento, as obras principais previstas no projeto são as seguintes: construção de fábrica de gelo para 5 toneladas diárias e 2 câmaras para armazenamento de 200 toneladas de carne; construção de duas outras câmaras para o resfriamento de 140 toneladas de carne; ampliação das instalações de matança, elétricas e térmicas; aquisição de equipamentos para a seção de salsicharia. Em Jaguaré serão construídas 4 câmaras frigoríficas para 20 toneladas de carne resfriada, e outras tantas para 120 toneladas de carne congelada e uma pequena câmara de descongelamento. Além disso prevê ainda o projeto a compra de 20 vagões ferroviários frigoríficos.

O matadouro, depois de reformado, estará em condições de abater, por ano, 64.400 bovinos e 10 a 12.000 suínos, mas a sua capacidade nominal será para o dobro dessas quantidades. A carne produzida por 12.000 bovinos será reservada ao mercado local enquanto que a de 36.400 animais será enviada para São Paulo, mediante a utilização das instalações de frio especialmente realizadas. A sobra será transformada em charque.

O custo do empreendimento foi orçado em 83 milhões de cruzeiros, estando o Banco contribuindo com a parcela de 48 milhões. O contrato respectivo foi assinado a 13 de julho de 1956, tendo a empresa se utilizado, até 31 de dezembro de 1957, de 20 milhões de cruzeiros, do crédito.

Ao término do exercício de 1957 o ramal ferroviário, em Campo Grande, estava concluído integralmente, as instalações para elevação de energia apresentavam 60% do previsto, e das construções civis somente 40% estavam realizados. Em Jaguaré a situação era melhor, neste particular, pois 75% estavam prontos na parte de construção civil. O atraso verificado na execução do projeto é atribuído à falta de recursos gerais verificado na região.

Mecânica Pesada S.A. - Mediante contrato firmado a 21 de dezembro de 1955 assegurou o Banco o financiamento de 50 milhões de cruzeiros à Mecânica Pesada S.A., encerrando, assim, entendimentos e providências que se processaram anteriormente durante longo prazo.

De fato, em 1951, alguns capitalistas franceses, liderados pelo conhecido Grupo Schneider, entraram em contacto com autoridades brasileiras com o objetivo de verificar quais as facilidades que lhes poderiam ser asseguradas se decidissem estabelecer-se no país com a indústria mecânica e de caldeiraria pesadas. Estando considerando a hipótese de instalação de um estabelecimento de porte relativamente elevado, aspiravam a conhecer, sobretudo, se poderiam contar com um mínimo de encomendas e financiamentos suplementares e se lhe estaria garantida uma quota suficiente de energia elétrica.

A Comissão de Indústria Pesada foi atribuída a tarefa de estudar o problema e elaborar as bases para a resposta à consulta em questão. Os entendimentos que então estabeleceu se concentraram, no final, junto à Petrobrás e ao Banco, as entidades que, aparentemente, estariam em condições de assumir compromissos quanto a encomendas e financiamentos. E realmente assim ocorreu, assumindo ambas as entidades o compromisso de cooperar no que estivesse ao seu alcance para a implantação da indústria de mecânica e caldeirarias pesadas no Brasil.

Ficou decidida, conseqüentemente, a criação, com a participação de capitais brasileiros, de uma empresa nacional, que se encarregaria de instalar, em Taubaté, São Paulo, um estabelecimento com capacidade para produzir, no sexto ano, 6.500 toneladas de equipamentos por exercício. O orçamento dessa etapa da iniciativa foi orçada em 260 milhões de cruzeiros, incluindo a parcela correspondente ao equipamento e à assistência técnica que o Grupo francês fornecerá, sob a forma de investimento estrangeiro sem cobertura cambial.

Os estabelecimentos da Mecânica Pesada foram projetados para fabricar, entre outros, os seguintes equipamentos: equipamentos para centrais hidroelétricas; instalações para refinarias de petróleo, hastes e tubos para sondagens petrolíferas; equipamento para a indústria química, em geral, e petroquímica, de plásticos, de papel, de cimento, etc., em particular; instalações para indústria siderúrgica, desde alto-fornos até laminadores; equipamento para movimentação de cargas pesadas; instalações portuárias, de modo geral; equipamentos peculiares à indústria atômica; rotores e partes de estratores de alternadores para turbinas hidráulicas; etc.

A colaboração financeira do Banco foi prestada sob a forma de subscrição de ações de capital social da empresa, conforme havia ficado previsto, como alternativa, no contrato correspondente. A integralização do pagamento das 50.000 ações, do valor nominal de Cr\$ 1.000, foi feita mediante quitação do débito da empresa para com o Banco, nos termos de escritura firmada em 17 de junho de 1957. Representa o Banco na Diretoria da Mecânica Pesada, segundo direito que também lhe foi assegurado, o Senhor G. Lopes, eleito pela Assembléia Geral de Acionistas realizada a 26 de maio de 1957.

Fêz o Banco ciência à Mecânica Pesada, em dezembro de 1957, que abria mão do seu direito de preferência de subscrição de ações do aumento de capital que estava sendo realizado. Julgou-se que, em verdade, a colaboração antes assegurada fôra suficiente, não havendo dificuldades, de outra parte, para o levantamento do capital suplementar que exigisse novos recursos do Banco.

Moinhos Brasileiros S. A. - "Mobrassa" - De acordo com edital divulgado, em princípios de 1957, pelo Ministério da Agricultura, já referido no comentário feito à empresa Bahia Industrial S. A., Moinhos Brasileiros S. A. - "Mobrassa" solicitou ao Banco um financiamento de 10 milhões de cruzeiros, para complementar os seus recursos próprios que seriam aplicados na construção de um silo para trigo.

A unidade armazenadora em projeto será construída junto ao moinho de trigo de propriedade da empresa localizada junto ao porto de Natal. Terá o conjunto 16 células cilíndricas de cimento armado e 7 células intermediárias, com altura útil de 18,5 metros, seção circular de 5 metros. A capacidade volumétrica seria de 6.300 m³, correspondendo a 5.000 toneladas de capacidade. O equipamento para o silo será de procedência estrangeira, consistindo em elevador de 60 t/hora, balança contínua automática, separadores de impureza, transportador-distribuidor de trigo entre as células, transportador inferior, etc. Contará o silo, ainda, com instalações de desembarque pneumáticas e transportadores subterrâneos.

O custo total do empreendimento será da ordem de 17 milhões de cruzeiros, compreendendo os gastos com os equipamentos a serem importados. Calcula-se que as obras exijam 8 meses para serem concluídas.

A Mobrasa possui em funcionamento um moinho de 22,6 toneladas de moagem em 24 horas de capacidade, estando montando um segundo, cerca de 4 vezes maior. Nenhuma das duas unidades, porém, dispunha de silos, pelo que o rendimento da empresa não seria de todo satisfatório.

O financiamento do Banco, no montante de 10 milhões de cruzeiros, foi autorizado em outubro de 1957.

Navegação Frigorenner Ltda. - Mediante contrato firmado a 13 de agosto de 1957 concedeu o Banco um financiamento de 21,5 milhões de cruzeiros a Navegação Frigorenner Ltda., para o fim de completar recursos próprios da empresa empregados na aquisição de um navio frigorífico.

Trata-se da embarcação Renner, ex-Bemar, construída em 1952 pela firma Hangesund Mekaniske Versted S.A., da Noruega, a motor, de aço, uma só hélice, com 765 toneladas "deadweight". A embarcação, classificada pelo Det Norske Veritas na mais alta categoria, tem capacidade, nos porões, para 1.029 metros cúbicos, sendo refrigeração a amônia e pelo processo de expansão direta. Desenvolve 11,5 nós quando carregado, e custou Cr\$ 36.000.000.

A idéia da aquisição do navio surgiu quando as empresas gaúchas Frigorífico Renner S.A. - Produtos Alimentícios e Indústria Brasileira de Peixes S.A. - Pescal, procuraram uma solução para o grave problema do transporte de sua produção para os centros consumidores. As carnes e derivados e os produtos da industrialização da pesca, que constituem a sua linha de produção, exigiam, pela sua natureza, transporte seguro e em condições especiais, o que não era proporcionado pelos sistemas em exploração. Decidiram, assim, adquirir uma embarcação frigorífica, mas para isso tiveram de constituir uma terceira empresa - a Frigorenner - em face das disposições legais referentes a navegação.

A situação das mencionadas empresas pode ser avaliada pela menção ao fato de que na frota brasileira não existia, até então, um navio exclusivamente frigorífico e que as instalações frigoríficas existentes nas embarcações comuns não bastavam para atender as necessidades do transporte a frio. A carencia de câmaras frigoríficas levou os produtores do Rio Grande do Sul a transportar a carne, o peixe e os seus derivados por avião, por certo um meio de distribuição bastante oneroso e impróprio a produtos de consumo popular. Registre-se, ainda, como indicação da

falta de transporte, a circunstância de haver sido permitida a navegação de cabotagem a navios estrangeiros, cujas camaras frigoríficas passaram a ser aproveitadas. A economia que o Renner podera acarretar com a substituição dessa utilização sera da ordem de 230 mil dolares por ano.

O navio já trafegou, normalmente, durante o ano de 1957, tendo recebido a bandeira brasileira em fins do ano anterior. Todo o credito concedido a Frigorenner foi utilizado, devendo iniciar-se em 1958 a amortização do mesmo.

Navegação Savônia S.A. - O Banco concedeu à Navegação Savônia S.A., em contrato subscrito a 31 de janeiro de 1957, um financiamento de Cr\$ 9.828.000, para facilitar a aquisição, na Noruega, de um navio cargueiro.

A embarcação em causa, o Douro, cala, no máximo, 15 pés, desenvolve 9 nós de velocidade e tem um raio de ação de 3.300 milhas. A sua capacidade, "deadweight" e de 1.600 toneladas. É acionado a vapor, por maquina alternativa "compound" de 4 cilindros e 850 HP de potencia, podendo as duas caldeiras, de 220 libras por polegada quadrada, queimar oleo combustivel ou carvão. O seu custo total foi de Cr\$ 16.380.000.

A rota em que o navio será usado será entre Santos e Recife, com escala nos portos intermediarios. Admitindo-se sejam realizadas, por ano, 10 viagens redondas, tem-se que o novo navio acrescera de 28.000 toneladas a oferta anual de transporte de cabotagem. Se esse aumento, em termos relativos e em proporção ao movimento geral da navegação interna do país não parece elevado, para os portos que serao servidos apresenta significado especial.

O crédito foi coberto pelo Banco e integralmente utilizado pela empresa, devendo ser amortizado a partir de 1958. O navio foi incorporado a frota da Savônia no primeiro semestre de 1957, estando em plena operação.

Nitrogênio S.A. - Indústria Brasileira de Produtos Químicos e Fertilizantes - Projeta a Nitrogenio S.A., empresa sediada em São Paulo, a instalação, em Aratu, na Bahia, de uma fabrica de fertilizantes nitrogenados. Solicitou, em 1955, a colaboração financeira do Banco a favor da efetivação do empreendimento, mas alterou, no curso dos estudos, a amplitude que desejava para o concurso da entidade, fixando-se, finalmente, em um financiamento de 100 milhoes de cruzeiros e aval para credito de DM 40.650.120 a ser concedido por Ozocex - Etablissement des Fabricants de Matériaux pour l'Industrie de l'Azote, de la Cellulose e des Produits Chimiques, de Vaduz, Suíça.

O empreendimento repousará em uma usina capaz de fixar o azoto do ar atmosferico, para ser utilizado na fabricação de amônia sintética, acido nítrico, nitrato de amonio e, finalmente, nitrocalcio, que consistira em um produto decorrente da mistura de nitrato de amonio com calcareo. O fertilizante em causa deverá apresentar um teor em nitrogenio de 20,5%. O projeto tecnico e de autoria de conhecida firma francesa, Krebs & Cie.

A produção do amoníaco é básica para as atividades da empresa, pois todo o processo industrial posterior repousa no produto. A capacidade do estabelecimento sera para 90 toneladas diarias, das quais 46,2 toneladas serao utilizadas no preparo de

ácido nítrico e o resto na neutralização. A produção de ácido nítrico está calculada em 342 t por dia de HNO_3 , a 50%, ou seja, 36t por dia de nitrogênio. O ácido nítrico, neutralizado pelo amoníaco que não foi transformado, produzirá 203,5 t diárias de nitrato de amônio ou, em termos de nitrogênio, 71,2 t de N no período. Pode-se calcular, portanto, em 110.000 t por ano a produção de nitrocalcio. Estima-se que o consumo de adubos azotados, em termos de nitrocalcio, seja da ordem de 118.000 t em 1959 e 292.000 em 1965. A fábrica da Petrobras, em Cybatao, podera atender a todo o consumo previsto para 1959, mas não terá capacidade, pelo menos no momento, para cobrir o restante.

A produção de fertilizantes azotados praticamente não existe no país, pois a importação é responsável pelo atendimento de mais de 90% do consumo aparente. Em termos de tonelada de nitrogênio o consumo aparente foi, nos ultimos anos, o seguinte : 1953 - 20.867; 1954 - 17.629 e 1955 - 19.267.

Calcula-se que a concretização do projeto exija uma inversão de cerca de 10,5 milhões de dólares e 267 milhões de cruzeiros, de acordo com as ultimas revisões. Até o início das operações as inversões deverao alcançar 685 milhões de cruzeiros, prevendo-se, também, a necessidade de 42 milhões para capital de giro. Para fazer face a este desembolso, de natureza relativamente imediata, a empresa contaria, apenas, com o seu capital, de 200 milhões, mais o eventual financiamento do Banco, que, nas bases legais, não ultrapassaria 120 milhões de cruzeiros. Assim, ficariam ainda a cargo da Nitrogenio 407 milhões de cruzeiros.

Concordou o Banco, em 10 de outubro de 1957, em atender a solicitação formulada pela Nitrogenio S.A. e assegurar-lhe, além de um financiamento de 120 milhões de cruzeiros, aval para DM.... 34.776.500 (inclusive juros). Condiçionou, todavia, a assinatura do respectivo contrato a algumas providencias de parte da interessada, entre as quais se arrolam a integralização imediata do capital social subscrito e o aumento, a seguir, do capital social para 607 milhões de cruzeiros, a ser integralizado dez por cento no ato de subscrição e o restante em 9 prestações trimestrais, iguais e sucessivas.

Panamericana Têxtil S.A. - Em 1953 a Panamericana Têxtil S.A., que representava no Brasil o grupo da Snia Viscose, da Itália, solicitou a colaboração financeira do Banco para a instalação de uma fábrica de celulose para fibras textéis. O pedido não foi atendido por não se enquadrar a atividade no campo de atuação do Banco. Em 1955 foi a Panamericana transferida a novo grupo, de origem síria, o qual se apressou em definir a finalidade da empresa, restringindo-a a exploração da indústria de celulose para papel e outras atividades afins.

Solicitou a empresa, na fase atual, o concurso do Banco para a efetivação do seu novo projeto, que visa a instalação, em Mogi das Cruzes, São Paulo, de uma fábrica de celulose alveja da para papel, com capacidade para 34 a 40.000 toneladas anuais e tendo como principal matéria-prima o eucalipto e o pinheiro.

O Brasil ainda é importador de celulose, tendo adquirido no exterior, no ultimo quinquênio, uma media de 106.000 toneladas por exercício. A produção nacional, de outra parte, orça por 70 a 80.000 toneladas anuais. Na base do consumo aparente nos ultimos anos, chegou-se a estabelecer em 5,5% a razão anual de crescimento, o que proporcionaria, para o ano de 1960, um

consumo da ordem de 287.000 t. Corrigindo o cálculo para deduzir a celulose destinada a fabricação de raion e acrescentar a importada sob a forma de papel para jornal, tem-se um consumo provável de 250.000 t de celulose para papel no aludido ano. Assim, haverá ainda campo para a produção interna de mais 170.000 t.

A unidade básica da Panamericana terá capacidade para produzir 100 a 200 t por dia de celulose, pelo processo sulfato (Kraft). O estudo técnico foi realizado por Stadler, Hurter & Co., do Canada, especialistas no setor da engenharia industrial do papel, que se encarregaram da compra e fiscalização dos equipamentos e supervisionarão a montagem das máquinas e os trabalhos de construção civil. Calcula-se esteja a fábrica em condições de funcionar dentro de 21 meses a partir da obtenção dos recursos complementares necessários.

O produto a ser fabricado é inferior à celulose importada na confecção de papéis que tem por característica a resistência ao rasgo. Em compensação, a celulose de eucalipto, em virtude do maior entrosamento das fibras curtas nela verificado, é superior a de fibra longa na fabricação de papel para escrever.

A fábrica será bem equipada, dispondo de eficientes dispositivos de controle e de transportadores internos. Contará com abastecimento próprio de energia elétrica, seção para recuperação de alcalis e vapor, seção de branqueamento e seção de eletrolise para fabricação de soda caustica e cloro. O equipamento será, quase que na totalidade, de origem italiana.

O investimento total, segundo as últimas revisões de orçamento, alcançará 508 milhões de cruzeiros, não computada a parcela para capital de giro. Desse montante, 407 milhões se destinam aos gastos com equipamentos e instalações, inclusive assistência técnica. As construções civis absorverão 76 milhões do orçamento. O dispêndio em moeda estrangeira, já computado no total das inversões, será de 7 milhões de dólares, aproximadamente.

A empresa concorrerá com capitais próprios, no valor de 422 milhões de cruzeiros dos 572 milhões que serão indispensáveis para que a fábrica comece a funcionar. O saldo, 150 milhões, o Banco concordou, a 29 de agosto de 1957, em suprir a Panamericana Textil S.A., sob a forma de financiamento. A assinatura do contrato, porém, ficou condicionada, entre outras providências, ao compromisso, pela empresa, de elevar o seu capital social de 360 para 422 milhões de cruzeiros e a comprovação de que tem assegurado o suprimento de 900.000 m³ de madeira apropriada à fabricação de celulose.

Entre os fatores que contribuíram para levar o Banco a participar do empreendimento da Panamericana se destacam, além da contribuição da empresa para o suprimento do mercado interno de celulose:

- a) - economia anual mínima de divisas de US\$ 6,0 milhões;
- b) - utilização do eucalipto para fins industriais quando o mesmo vinha sendo utilizado para lenha;
- c) - uma contribuição para a formação de um "know-how", que ainda não se possui no país no campo da celulose;

d) - maior flexibilidade para o suprimento do mercado de celulose;

e) - um valor adicionado líquido, anual, de Cr\$ 190,0 milhões, ou Cr\$ 0,34 por Cr\$ do investimento;

f) - um aumento mínimo anual na receita pública de Cr\$ 35,0 milhões;

g) - um custo de nacionalização da importação de Cr\$ 53,00 por US\$ 1.00.

Pirelli S.A. - Dedicar-se a Pirelli S.A. à fabricação de produtos de borracha, inclusive pneumáticos, e de cabos, condutores elétricos e telefônicos. Com o objetivo de fazer face ao crescimento do mercado programou a empresa a expansão das suas atividades, compreendendo:

a) - estabelecimento de nova linha de fabricação de produtos técnicos de borracha;

b) - elevação da capacidade das instalações de pneumáticos;

c) - aumento quantitativo e qualitativo da produção de cabos e condutores.

Estimou-se que o projeto total exigiria inversões da ordem de 804 milhões de cruzeiros. O Banco, invocado a prestar a sua colaboração a iniciativa, excluiu os setores de pneus e de artigos técnicos de borracha da compreensão de eventual financiamento, por não lhes reconhecer prioridade suficiente.

A produção de cabos e condutores será aumentada de 75%, estando prevista a fabricação dos seguintes tipos novos: cabos subterrâneos até 220 mil volts; cabos telefônicos para longa distância e centrais; cabos de capa de alumínio; cabos de alumínio; cabos de capas metálicas protegidos contra corrosão. Além disso será instalada a laminação para alumínio e suas ligas.

O conjunto básico da indústria será o de laminação e estiragem, pois ele suprirá de matéria-prima as seções de acabamento. O edifício terá 11.400 m² de área e abrigará um conjunto laminador de 300 t e seu forno de aquecimento para lingotes; um conjunto de tanques de lavagem; 50 máquinas estiradeiras; dois conjuntos de fornos de recozimento; quinze conjuntos para estanhagem, etc. A usina de condutores será ampliada, passando a ocupar mais 3.200 m². Nela serão instalados misturadores, máquinas de trefilar e autoclaves para vulcanização, além de silos para matérias-primas. Obras complementares serão realizadas, para integrar todo o equipamento.

A produção atual da empresa, uniformizados os diferentes tipos de cabos e condutores na base do peso, aproxima-se de 16.000 t anuais. Da expansão projetada, resultará o acréscimo de quase 12.000 toneladas nesse total. Até 1959 deverá ser atingido esse quantitativo, que já inclui os novos tipos de produtos. O consumo nacional, em 1956, seria de 23.000 toneladas por ano, concorrendo a Pirelli com cerca de 15.000 toneladas para o correspondente suprimento.

O custo do projeto, reduzido à produção de cabos e

condutores, foi orçado em 416 milhões de cruzeiros. O levantamento dos fundos necessários ao atendimento dos gastos será feito mediante suprimento de capital por acionistas estrangeiros sob a forma de importação sem cobertura cambial (142 milhões) e por acionistas nacionais e como reinversões de benefícios (147 milhões). O Banco, conforme decisão de 7 de novembro de 1957, concorrera com 126 milhões de cruzeiros, proporcionados como financiamento recuperável.

Prefeitura Municipal de Itabaiana - A Prefeitura Municipal de Itabaiana, no Estado da Paraíba, recebeu, conforme contrato datado de 21 de novembro de 1956, um crédito de R\$ 6.817.000 que lhe foi aberto pelo Banco para permitir a remodelação da rede de distribuição de energia elétrica local, com o fim de receber os suprimentos feitos pela Companhia Hidroelétrica do São Francisco.

As instalações mantidas pela Prefeitura, já obsoletas e inadequadas a energia que passaram a distribuir, foram modernizadas e ampliadas de acordo com o seguinte esquema:

- a) - construção e montagem de uma estação de distribuição de energia elétrica em alta tensão (13.800 V);
- b) - construção de uma linha de transmissão de 13.800V, com a extensão de 2,5 quilômetros, entre a subestação da CHESF e a estação de distribuição;
- c) - construção de nova rede de distribuição em alta tensão (13.200 V + 5%) para a cidade, compreendendo dois circuitos;
- d) montagem de 19 estações transformadoras ao relento, distribuídas pela Cidade, e construção de rede de baixa tensão, tronco e independente, para iluminação pública.

O programa foi executado ainda durante o exercício de 1956. Os recursos proporcionados pelo Banco foram totalmente utilizados.

Prefeitura Municipal de Itumirim - De acordo com decisão de 30 de dezembro de 1957 foi concedido um financiamento à Prefeitura Municipal de Itumirim, em Minas Gerais, sob a forma de aplicação direta de capital por empresa de seguros, substitutiva do recolhimento compulsório ao Banco de parte do aumento de reservas técnicas contabilizadas no exercício anterior.

O crédito, no montante de 2 milhões de cruzeiros, será utilizado em benefício da instalação da rede de distribuição de energia elétrica na sede do Município e da construção das necessárias linhas de transmissão. A CEMIG assumirá a responsabilidade pelos serviços em causa, fazendo construir a linha de transmissão entre Lavras, onde funcionam as usinas de Itutinga e Camargos, e Itumirim.

Prefeitura Municipal de Lagoa Santa - Trata-se de pequeno financiamento, concedido à Prefeitura Municipal de Lagoa Santa, em Minas Gerais, para a conclusão das linhas de transmissão e de distribuição de energia elétrica. O crédito, de 1,2 milhões de cruzeiros, foi assegurado em contrato firmado a 12 de agosto de 1954. O projeto foi executado e o crédito já está sendo amortizado.

Prefeitura Municipal de Massapé - Decidiu o Banco, em outubro de 1957, conceder a Prefeitura Municipal de Massapé, no Estado do Ceará, um financiamento de 3,2 milhões de cruzeiros, para o fim de atender a gastos com a construção de linha de transmissão de energia elétrica e rede de distribuição, de interesse para a cidade.

O grau de prioridade a ser atribuído ao projeto, para fins de recebimento da colaboração financeira do Banco, foi avaliado a partir da consideração de que o empreendimento integra o programa de expansão da Companhia Industrial Luz e Força de Sobral, que merecera, anteriormente, um financiamento da entidade. Levou-se em conta, também, a circunstância de o investimento dever ser realizado na área do país menos evoluída economicamente, em relação a qual o legislador determinara aplicações especiais pelo Banco com caráter prioritário.

A linha de transmissão entre Sobral e Massapé terá 20 km de extensão, usando cabo do tipo ACSR nº 2 AWG. Abrange o projeto uma estação elevadora de 315 kVA, em Sobral, e duas subestações, ambas de 50 kVA, em trechos diferentes da linha. A capacidade da rede é para 600 kVA, sem modificação da tensão transmissora. O custo das obras, incluindo a parte de distribuição, foi orçado em 4 milhões de cruzeiros.

Prefeitura Municipal de Neópolis - Concordou o Banco, em 14 de novembro de 1957, em assegurar a Prefeitura Municipal de Neópolis, em Sergipe, parte dos recursos indispensáveis a reconstrução da rede de distribuição de energia elétrica a sede municipal. O financiamento será de Cr\$ 3.570.000.

O projeto, elaborado por empresa especializada a pedido da Comissão do Vale do São Francisco, visa a possibilitar que a cidade de Neópolis se beneficie da energia gerada em Paulo Afonso. As linhas da Companhia Hidro Elétrica do São Francisco, de fato, passam pelo Município, mas a energia por elas transmitida só seria utilizável em Neópolis se a rede de distribuição estivesse convenientemente adaptada.

O consumo anual provável de energia, pelo menos nos primeiros tempos, devesse ser da ordem de 1 milhão de kWh. O empreendimento pode ser considerado, por isso mesmo, de pequeno vulto. Foi considerado, porém, a favor da colaboração do Banco, que o projeto se integra, de certa maneira, no sistema da CHESF, contribuindo para aumentar a utilização da energia disponível. Por outro lado, a iniciativa beneficiará uma cidade do Nordeste, uma das regiões que, nos termos da lei, devem receber prioritariamente investimentos do Banco, até 25% dos recursos do Fundo do Reparelhamento Econômico.

Rede Ferroviária do Nordeste - O ponto de vista da CMBEU em referência as estradas de ferro do Norte e do Nordeste do país era de que deveriam elas ser aglutinadas em sistemas regionais, constituindo três grandes redes integradas e independentes. A Rede Ferroviária do Nordeste absorveria a Sampaio Correia para formar nova organização.

O orçamento organizado pela CMBEU para o programa de remodelação da Rede Ferroviária do Nordeste ascendia a 585 milhões de cruzeiros, estando computados na importância 8,8 milhões de dólares, convertidos ao câmbio da época. Estes recursos atenderiam as seguintes providências principais:

- a) - aquisição de 313 km de trilhos de 37 kg por metro para colocação nos trechos de maior tráfego, aproveitando-se os trilhos de 25 a 32 kg/m, convenientemente reconicionados, para instalação em trechos de menor movimento e cuja linha é mais leve ou se apresenta em piores condições;
- b) - elevação do número de dormentes por quilômetro de linha, de 1.500 para 1.750, para o que se tornaria necessária a aquisição de 370.000 dormentes novos em um quinquênio;
- c) - lastramento de algumas linhas, de maneira a elevar para 1.200 metros cúbicos por quilômetro as quantidades usadas nos trechos de maior intensidade de tráfego e para 1.000 m³/km nas partes menos movimentadas;
- d) - aquisição de equipamento completo para pedreira e britagem de pedras, com capacidade de 30 a 35 metros cúbicos por hora, e de 21 carros motores e 30 reboques para transporte das turmas de conservação, juntamente com máquina automática de soca, pulverizadores de herbicida, "bulldozers", lubrificadores de trilho e máquina de soldagem de trilho;
- e) - construção de variante ou reconstrução de trechos que se encontram em condições precárias, num total de 55 km;
- f) - aquisição do seguinte material rodante: 502 vagões de carga, de aço e equipados com freios a vácuo e engates automáticos; 17 vagões de primeira classe e 13 de segunda, para passageiros e destinados a trens de subúrbio, e 8 de primeira, 3 de segunda e 4 para bagagem e correspondência para os trens de longo trajeto; 16 locomotivas diesel-elétricas de 1.000 HP e 6 para manobras; 1 vagão de socorro de 20 toneladas;
- g) - instalação de 245 conjuntos de freios a vácuo e 1.144 conjuntos de engates automáticos nos vagões de carga não substituídos;
- h) - aparelhamento das oficinas para locomotivas diesel-elétricas e das oficinas para vagões e locomotivas a vapor.

A ausência do prometido financiamento em moeda estrangeira impôs a modificação do projeto, o que foi realizado para se chegar a um dispendio provável de 674 milhões de cruzeiros. Julgou-se que o problema de lastramento ainda poderia ser simplificado, com benefícios para a execução do projeto e com economia de recursos. Chegou-se, então, ao seguinte programa, como plano de primeira urgência:

- a) - aquisição de 227 vagões de carga e 50 carros de passageiros;
- b) - compra de 240 equipamentos de freio a vácuo e 600 engates automáticos para os vagões existentes;

- c) - compra de equipamento para uma oficina de reparos gerais em locomotivas diesel;
- d) - colocação de trilhos novos, de 37 kg/m, em 248 quilômetros de linha e recondicionamento de trilhos usados de 25 e 32 kg/m, para emprego em 46 e 356 quilômetros de linha, respectivamente;
- e) - lastramento, com pedra britada, em 293 km e reforço de lastro em outros 319 km;
- f) - aplicação de 370 mil dormentes em 651 km para elevar a média de emprego a 1.700 por quilometro;
- g) - melhoramentos no traçado de duas linhas tronco, mediante a construção de variantes com a extensão total de 8 km.

Mediante contrato datado de 27 de outubro de 1955 o Banco colocou a disposição da Rede, para a efetivação do programa, Cr\$ 531.556.000. Desse total a ferrovia já havia utilizado, a 31 de dezembro de 1957, 301 milhões.

Até 1956 a Rede Ferroviária do Nordeste assentara trilhos novos, de 37 kg, em 22 quilômetros de linha e trilhos reconicionados, do mesmo peso, em cerca de 6 km; colocou lastro de pedra britada, a razão de 1.200 m³ por quilometro, em 30 km de linha, e a razão de 1.000 m³/km, em outros 20 km, substituindo ainda, cerca de 13 mil dormentes. Recebeu a estrada 195 vagões de carga, de fabricação nacional e providenciou a aquisição de 200 engates e 156 aparelhos de mudança de via. Promoveu, também, a importação de equipamento para oficina de reparação das locomotivas diesel, bem como realizou concorrência para a compra de carros de passageiros, considerando vencedora a proposta da firma japonesa Fuji Heavy Industries Ltd.

Durante o ano de 1957 foram assentados trilhos novos, de 37 kg, em mais 101 km, e trilhos reconicionados, do mesmo peso, em mais de 33 km de linha; lastrou 12 km com o emprego de 1.200 m³ de pedra britada por quilometro de linha, 1 quilometro, a razão de 1.000 m³/km e 7 quilômetros com o emprego de 400 m³/km de linha. Foram recebidos os últimos 32 vagões e os 200 engates e 56 dos aparelhos de mudança de via encomendados em 1956. Assinou a Rede o contrato para a aquisição dos 50 carros de passageiros japoneses e começou a fazer, em suas oficinas de Jaboatão a adaptação dos vagões para receberem freios a vácuo. A retificação do traçado do Tronco Norte teve início, contratando-se a construção da variante Carpina-Paudalho, de 7 km de extensão. Ainda em 1957, por conta de um financiamento adicional em estudo, decidiu o Banco encomendar mais 45 vagões fechados, de fabricação nacional, para a Rede Ferroviária do Nordeste. Devera a ferrovia, outrossim, receber pequena quota dos trilhos que o Banco está adquirindo diretamente, junto a fornecedores estrangeiros, para distribuição entre as estradas de ferro nacionais. Assim sendo, e conforme decidido pelo Conselho de Administração em 5 de dezembro de 1957, recebera a Rede uma suplementação de crédito da ordem de 5,5 milhões para pagamento de sua quota.

Rede Ferroviária Federal S.A. - Nos termos da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, que autorizou a constituição da Rede Ferroviária Federal S.A., as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim como as que venham a

ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento sejam encampados ou rescindidos, foram incorporadas a empresa.

Tendo em vista a entrada em funcionamento da nova sociedade e as suas atribuições legais e estatutárias, os contratos relativos a financiamentos anteriormente aprovados e que beneficiavam diversas das estradas de ferro incorporadas, foram firmados pela Rede. Encontram-se neste caso os instrumentos contratuais assinados a 18 de novembro de 1957 e referentes a créditos abertos em favor da E.F. Central do Brasil (3 projetos), Rede Viação Paraná-Santa Catarina, Rede Viação Cearense, Viação Férrea Leste Brasileiro e Estrada de Ferro Leopoldina. Os comentários sobre os respectivos projetos são feitos no parágrafo dedicado a cada uma das ferrovias, tendo em vista o caráter da interferência da Rede.

Em 5 de dezembro de 1957 decidiu o Banco estabelecer providências para a transferência, as diferentes ferrovias, das quantidades de trilhos que estava adquirindo no exterior, juntamente com os fabricantes. Entre as medidas assentadas figura a concessão primária ou suplementação de créditos às ferrovias que receberem trilhos, para pagamento dos correspondentes lotes. Em relação às ferrovias incorporadas à Rede, não obstante os trilhos já lhes sejam destinados e haja, também, a fixação dos créditos necessários, a decisão foi registrada em relação a empresa, aparecendo o crédito, assim, como se lhe destinasse.

Há, é certo, no montante atribuído à Rede - cerca de 1,7 bilhões - parcela ponderável reservada ao D.N.E.F. e à Novacap, não estando definitivamente conhecida a distribuição que se dará a quota do primeiro. Os comentários particularizados relativos às ferrovias beneficiadas pelos financiamentos em causa registram outros esclarecimentos a respeito.

Rede Mineira de Viação - A CMBEU, no projeto nº 20, recomendou a concessão, à Rede Mineira de Viação, de 703 milhões de cruzeiros e 7 milhões de dólares, para o fim de atender aos gastos com o programa de reaparelhamento da ferrovia que elaborou e que consistia no seguinte:

- a) - substituição de trilhos de 32,2 kg/m por trilhos de 37,1 kg/m e assentamento de trilhos novos do primeiro peso, em 750 e 200 km de linhas, respectivamente, aproveitando-se os trilhos liberados para colocação em outros 643 km;
- b) - elevação do número de dormentes de 1.600 para 1.800, numa extensão de 2.469 km, com a correspondente utilização de 1.500.000 dormentes;
- c) - relastramento de 1.979 km de linha, mediante colocação de 400 m³ de pedra padrão por quilômetro sobre o lastro atual; substituição do lastro de terra, por pedra, em outros 490 km de linha;
- d) - reforço de 102 pontes para permitir a passagem de locomotivas de 20 toneladas por eixo e elevação da altura do túnel da Serra da Mantiqueira, de 4 metros para 5,50 e numa extensão de 1.038 metros;
- e) - aquisição de 950 vagões de carga, dos quais 900 de aço;

- f) - compra de 12 locomotivas diesel-elétricas de 1.400 HP cada uma;
- g) - introdução de melhorias na secção eletrificada, compreendendo construção de barragem, instalação de duas subestações completas de 500 kW, aquisição de 73 km de fios de cobre, ponte rolante, etc.

Julgou-se improvável, porém, a execução do plano na forma originária, em virtude de não terem sido obtidos os créditos em moeda estrangeira, indispensáveis às aquisições no exterior do país. Reconheceu-se, porém, que o fato não deveria retardar o início da remodelação da ferrovia, afigurando-se possível elaborar novo esquema, executável com os meios então disponíveis. Prevaleceu, assim, o programa abaixo, tido por primeira etapa da realização do plano mais completo:

- a) - aquisição de 14 locomotivas diesel-elétricas e respectivos sobressalentes e de 204 vagões fechados, 212 gôndolas, 36 plataformas e 25 gaiolas, todos de 36 toneladas;
- b) - remodelação de 280 quilômetros de linha em três ramais diferentes, com a colocação de trilhos novos de 37,1 kg/m, 96.900 dormentes, 78.400 m³ de lastro de pedra britada, e correspondentes acessórios;
- c) - instalação de duas pedreiras;
- d) - reforço de pontes metálicas e ampliação de gabarito do túnel de 1.038 m na linha Cruzeiro-Soledade de Minas;
- e) - melhoramentos nas obras de eletrificação do trecho Angra dos Reis a Minduri;
- f) - adaptação das oficinas de Lavras para reparação e manutenção de locomotivas diesel-elétricas.

Para a concretização desse programa concedeu o Banco à ferrovia um financiamento de 568 milhões de cruzeiros, havendo o respectivo contrato sido assinado a 5 de abril de 1956.

Em 1957, solicitou a Rêde, em pedidos diversos, suplementação do crédito que lhe fôra assegurado, com a finalidade de dar prosseguimento ao programa aprovado e enfrentar iniciativas novas. Depois de revistas as aplicações estabelecidas para a suplementação, ficou aprovada a segunda etapa de realizações com a discriminação seguinte:

- a) = aquisição de 228 vagões, sendo 80 fechados, 64 do tipo gôndola, 70 gôndolas e 14 tanques;
- b) - aquisição de locomotivas elétricas de 1.000 e ... 1.600 HP e reparação de locomotivas elétricas antigas;
- c) - ampliação das oficinas de Divinópolis;
- d) - realização de obras diversas nos trechos eletrificados;

- e) - substituição de trilhos de 32,2 kg/m por trilhos de 37,2 kg/m em 397 km de linha, com reforço de lastro e substituição de dormentes, em diferentes trechos da estrada;
- f) - substituição de trilhos gastos por trilhos recuperados de 32,2 e 25 kg/m, em 180 e 187 km de linha, respectivamente, com reforço de lastro e da dormentação, em diferentes trechos da estrada;
- g) - reajustamento dos preços dos vagões.

Em 21 de novembro de 1957, confirmando decisão anterior, aprovou o Conselho de Administração a suplementação do financiamento, antes concedido à Rede Mineira de Viação, abrindo a mesma no vo crédito, no montante de Cr\$ 586.594.000. Estes recursos deverão ser empregados na execução do programa suplementar aprovado.

Até o encerramento do exercício de 1957 já haviam sido executadas, do programa, as seguintes partes: foi recebida toda a encomenda de vagões do primeiro crédito e 60 unidades do segundo; no trecho Angra dos Reis-Barra Mansa (52 km) foram concluídos os trabalhos de substituição de trilhos e acessórios. Ficou concluída, também, a substituição no trecho Arcos-Garças, onde teve início o trabalho de modificação da dormentação, já pronto em 19 km. No trecho de Garças a Belo Horizonte, substituíram-se 38 km de trilhos e acessórios, nada tendo sido feito quanto a dormentes e lastros. Os melhoramentos no trecho eletrificado de Angra dos Reis tiveram prosseguimento, construindo-se linhas de transmissão, montando-se transformadores, mudando-se usina e recebendo-se grande parte do material necessário. Foi sustada, a pedido da firma responsável, a adaptação das oficinas de Lavras. Estão sendo realizados os estudos para o reforço das pontes metálicas e a ampliação do gabarito do túnel da linha de Cruzeiro a Soledade.

O saldo devedor da Rede Mineira de Viação ascendia a ... 293 milhões no fim do exercício de 1957.

Rede Viação Cearense - A remodelação da Rede Viação Cearense foi estudada pela CMBEU, conjuntamente com o reaparelhamento das Estradas de Ferro do Norte e do Nordeste do país. Essa orientação decorreu do fato de haver sido considerado preferível a aglutinação das mencionadas ferrovias em três grandes sistemas. No projeto nº 30 foram recomendados os financiamentos as seguintes estradas, de acordo com o mencionado ponto de vista: Estrada de Ferro São Luís-Terezina, Estrada de Ferro Central do Piauí, Rede Viação Cearense, Estrada de Ferro Nazaré, Estrada de Ferro Mossoró-Souza e Estrada de Ferro Bahia a Minas.

Em relação à Rede Cearense estimou-se um orçamento da ordem de US\$1.638.700 e Cr\$ 9.100.000. Os órgãos técnicos do Ministério da Viação e Obras Públicas, aliás de acordo com o Escritório Técnico Especial da Seção Brasileira da CMBEU, preferiram dar outra orientação ao programa de melhoramentos da ferrovia, estabelecendo como de primeira urgência a remodelação da infraestrutura. Estimou-se, então, uma inversão da ordem de 255 milhões de cruzeiros, havendo-se solicitado a participação do Banco no levantamento dos recursos. O plano não chegou a ser efetivado, entretanto, por não dispor a ferrovia de recursos em nível suficiente para atender aos encargos de eventual operação de crédito.

Decidiu-se, nessa emergência, realizar um programa ainda

mais reduzido, condicionado ao financiamento que pudesse ser obtido mediante vinculação das Taxas de Melhoria e Reparelhamento. Foi o Banco a abrir a Rede Cearense; segundo este critério, um crédito de 38 milhões de cruzeiros, contratado a 27 de outubro de 1955. A aplicação dos mencionados recursos seria efetuada de acordo com o seguinte esquema:

- a) - aquisição de 100.000 dormentes e respectivo assentamento;
- b) - compra de equipamento para oficina diesel e de peças de reposição para locomotivas diesel;
- c) - reconstrução de carros de passageiros e de vagões fechados.

O programa original previa a aquisição de mais 50.000 dormentes. Esta parcela teve de ser abandonada para permitir atender a cobertura cambial total do empréstimo externo, obtido para compra das peças de locomotivas, conforme exigido pela Carteira de Câmbio.

Solicitou a ferrovia, posteriormente, a suplementação do crédito antes aprovado, o que foi deferido, tendo sido concedido a mesma, mediante contrato assinado entre o Banco e a Rede Ferroviária Federal S.A., a 18 de novembro de 1957, um financiamento de 41 milhões de cruzeiros (inclusive a comissão de abertura de Cr\$ 405.941). Procurou-se, com o crédito, restabelecer a distribuição aprovada anteriormente, sem prejuízo do suprimento de novos fundos. O programa suplementar assim ficou organizado:

- a) - aquisição de 18 carros de passageiros, 2 de correio-bagagem e 2 restaurantes e recuperação de vagões de diferentes tipos;
- b) - adaptação de 8 locomotivas a vapor para queima de óleo;
- c) - aquisição, preparação e assentamento de 100.000 dormentes e de trilhos de 32 kg/m para 22 km de linha, com os respectivos acessórios;
- d) - lastramento de 20 km de linha, com a utilização de 30.000 m³ de pedra.

O primeiro crédito, totalmente utilizado pela estrada, já foi em parte amortizado, até 31 de dezembro de 1957: do segundo havia sido sacado, até a mencionada data, perto de 13 milhões de cruzeiros. Até 1956 a Rede Cearense reconstruiu 19 carros de passageiros e 21 vagões de carga; recuperou 5 locomotivas diesel com as peças importadas por conta do crédito; adquiriu 98 mil dormentes, dos quais perto de 71 mil foram aplicados e tomou, ainda, algumas providências para melhorar a instalação da oficina de locomotivas diesel, no Depósito de Fortaleza. Durante o ano de 1957 foram aplicados 151 mil dormentes; recuperadas e postas em tráfego mais 8 locomotivas diesel; reconstruídos mais 13 carros de passageiros e 35 vagões de carga; providenciada a aquisição de pedra britada (que será entregue a partir de janeiro de 1958); iniciadas as negociações para a compra de trilhos usados de 35 quilos, recentemente retirados da linha da Cia. Vale do Rio Doce; e, finalmente, assinado o contrato para a transformação de 8 locomotivas a vapor, que passarão a queimar óleo.

Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina - Mediante contratos firmados a 16 de dezembro de 1954 e 18 de novembro de 1957 foram concedidos à Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina financiamentos nos valores de 350 e 300 milhões de cruzeiros, respectivamente. Em 1956 foi aprovado, ainda, em benefício da ferrovia, um crédito especial de 45 milhões de cruzeiros para a construção de armazém, o qual, todavia, não chegou a ser utilizado.

A remodelação da Rêde compreendia, conforme o recomendado pela CMBEU no projeto nº 4, o seguinte:

- a) - reassentamento de 550 quilômetros, de linha, com trilhos novos de 37,1 kg/m, aproveitando-se os trilhos removidos, de 24,8 kg/m, em outros 440 quilômetros;
- b) - colocação de lastro de pedra britada em 1.653 quilômetros de linha, substituindo-se ou reforçando-se o lastro de terra em outros 539 quilômetros;
- c) - término da construção da variante Joaquim Murtinho-Fábio Rêgo;
- d) - aquisição de 1.200 vagões de carga de diferentes tipos;
- e) - compra de 20 locomotivas, diesel-elétricas, de 1.400 HP cada uma.

O custo da execução desse programa fora estimado, a custos da época, em 531 milhões e 16,9 milhões de dólares. Tornou-se necessário, porém, em virtude da ausência do esperado financiamento externo, simplificar o programa, de modo que a sua execução pudesse ser iniciada desde logo. Depois de entendimentos entre o Banco, a Rêde e o Ministério da Viação e Obras Públicas, prevaleceu o programa simplificado que a seguir se indica, resumidamente:

- a) - aquisição de 248 vagões fechados, 33 vagões-plataforma e 30 vagões gôndola, acrescidos, no segundo crédito, de 239 vagões;
- b) - remodelação de 210 km no trecho Ourinhos-Londrina;
- c) - conclusão da variante Jaguariaíva-Joaquim Murtinho e prosseguimento até Fábio-Rêgo;
- d) - aquisição de equipamento para pedreira no trecho Ourinhos-Londrina;
- e) - compra de 10 locomotivas diesel-elétricas (segundo crédito).

Após terminar o ano de 1957 toda a encomenda de vagões do primeiro crédito já havia sido entregue. Do segundo financiamento, 122 vagões tinham sido recebidos. O equipamento da pedreira estava sendo instalado, achando-se terminado o desvio. Foram adquiridas, para o trecho Ourinhos-Londrina, 2.951 t de trilhos, correspondendo a 16,7% do total, 35.000 dormentes (100%), 58 aparelhos de mudança de via (48,3%) e 26.200 m³ de pedra britada (14,5%). Remodelaram-se 106 km de plataforma (50% do total). O lastro foi re-

modelado ou colocado em perto de 60 km, enquanto se substituíram os trilhos em 21% do total previsto. O reforço da dormenteação já alcança 20% do programa. Na variante Jaguariá-Joaquim Murtinho foi completada a terraplenagem, bem como alargados cortes e recompostos aterros, tendo sido assentados 3.760 m de linha. Os trilhos recebidos, 1.552 t, representam 62% do total previsto. Foram adquiridos, também, 10.000 dormentes e 17 aparelhos de mudança de via.

A aquisição das locomotivas ficou para ser examinada com a Rede Ferroviária Federal. Ao encerrar-se o exercício havia a Rede utilizado 258 milhões de cruzeiros do primeiro crédito e perto de 91 milhões do segundo.

Decidiu o Conselho de Administração, em 5 de dezembro de 1957, suplementar os créditos abertos a determinadas ferrovias em importância correspondente ao pagamento, pelas mesmas, de trilhos que o Banco está adquirindo, diretamente, junto a fornecedores estrangeiros. A quota da Rede de Viação Paraná Santa Catarina será da ordem de 40 milhões de cruzeiros.

Serviços Elétricos do Estado do Amazonas - Em contrato firmado a 18 de outubro de 1955 abriu o Banco um crédito de 14 milhões de cruzeiros a favor de Serviços Elétricos do Estado do Amazonas, para o fim de permitir a organização a reforma das instalações geradoras de energia elétrica que suprem a cidade de Manaus.

Concordou o Banco em cooperar com o Governo do Estado em uma solução transitória e imediata para o problema da energia elétrica em Manaus, cuja gravidade se acentuara com o desgaste do obsoleto equipamento com que se contava. Planeja-se a instalação de nova usina, acionada a óleo combustível e com capacidade para 15.000 kW, ao mesmo tempo que a Comissão de Valorização da Amazônia, também em caráter de emergência, adquirira duas unidades geradoras, com potência total de 1.200 kW.

O projeto aceito pelo Banco como justificativa do crédito compreende a reparação e o recondicionamento de quatro caldeiras, instalação de queimadores de óleo, recuperação de dois geradores de 400 kW e recondicionamento de 3 máquinas a vapor, tudo na Usina Central. Nas usinas a gás-pobre e diesel-elétricas se não também recuperadas várias máquinas.

Durante o ano de 1957 foi contratado com firma idônea o fornecimento e montagem do equipamento indispensável à reforma das caldeiras, tendo sido colocada nos locais da obra a metade da encomenda.

Em março de 1957 deixaram de existir os Serviços Elétricos, transferindo-se todo o seu acervo para a Companhia de Eletricidade de Manaus, nova concessionária dos serviços de produção e distribuição de energia elétrica na Capital, criada por iniciativa do Governo Federal. Esta circunstância impediu a movimentação do crédito aberto pelo Banco.

Siderúrgica Riograndense S.A. - Solicitou a Siderúrgica Riograndense S.A. um financiamento de 30 milhões de cruzeiros, para complementar recursos próprios que seriam aplicados para elevar a sua capacidade de produção. Pediu, ainda, o aval da entidade ao crédito de US\$ 310.830, a ser utilizado no pagamento da metade do custo do equipamento a ser importado da Alemanha.

O projeto visa, em resumo, a aumentar a produção atual da empresa dos seguintes quantitativos, indicados em tonelada por ano: fundição - 250; trefilaria - 3.600; laminação - 10.000; aciaria - 12.000. Para alcançar os aludidos objetivos serão expandidas a trefilaria e a fundição de aço existentes na usina localizada em Porto Alegre e as construções novas aciaria e laminação, na futura usina Rio dos Sinos, a ser erigida em São Leopoldo.

As construções civis da nova usina cobrirão uma área de 4.771 m². O laminador permitirá a produção de laminados leves, especialmente fio máquina, em rolos de 1/4" com peso de 50 a 60 kg. O laminador será fabricado na Alemanha, por Maschinenfabrik J. Ban-ning A.G. Dois modernos fornos de recozimento, com capacidade para uma tonelada por carga, serão instalados na trefilaria, onde, também, se montarão mais duas máquinas contínuas, que produzirão 7.600 t por ano. A nova aciaria disporá de forno elétrico para 5-6 t de carga, tipo Oto, com os acessórios, inclusive ponte rolante.

O custo do projeto foi orçado em perto de 85 milhões de cruzeiros, não incluindo capital de giro. A parte de equipamento absorve 56 milhões desse montante e a parcela de 14 milhões será coberta por financiamento externo. O Banco forneceria 30 milhões de cruzeiros, pelo que a responsabilidade da empresa, mediante aplicações de capital próprio, seria de perto de 41 milhões.

Na fase final de tramitação do processo referen e ao pedido da Siderúrgica Riograndense S.A., a Companhia de Seguros de Vida "Providência do Sul" manifestou interesse em assumir a responsabilidade pelo suprimento dos 30 milhões de cruzeiros a empresa, a título de aplicação direta do aumento de suas reservas técnicas. Concorde o Banco não apenas no comprometimento prévio de reservas técnicas que deverão ser constituídas no futuro, isto é, com base no exercício de 1957.

Em 28 de junho de 1957 foi assinado o contrato entre a companhia de seguros e a Siderúrgica Riograndense S.A., com o conhecimento do Banco.

Sociedade Anônima Empresa Elétrica do Itapura - Mediante contrato assinado a 30 de janeiro de 1956 o Banco concedeu à S.A. Empresa Elétrica do Itapura um financiamento, no montante de 30 milhões de cruzeiros. Estes recursos, somados a capitais próprios, seriam utilizados na elevação da capacidade geradora de energia elétrica da empresa, mediante o aproveitamento do desnível denominado Salto do Itapura, no rio Tietê.

O projeto compreende a construção de nova usina, entre as duas já em funcionamento no Salto e que totalizam 4.000 HP de potência. A unidade projetada terá 2 grupos de 6.000 HP cada um, exigindo a sua instalação as seguintes obras principais: a) - rebaixamento do leito do rio, junto à margem esquerda, a fim de atrair as águas para o canal adutor; b) - estevaço e revestimento do canal adutor e execução da tomada d'água; c) - construção da casa de força e instalação, na mesma, de duas turbinas do tipo Kaplan, com o equipamento elétrico correspondente; d) - construção de subestação elevadora, ao tempo.

O custo total do empreendimento está estimado em 59 milhões de cruzeiros. A empresa já se utilizara, a 31 de dezembro de 1957, de todo o crédito aberto pelo Banco.

As obras já se encontravam em fase bastante adiantada ao encerrar-se o exercício de 1957, sendo provável a entrada em operação da usina durante o primeiro semestre de 1958. Assim, a casa de força estava com 70% da estrutura concluída, ocorrendo o mesmo ao tubo de sucção, à tomada d'água e às escavações do canal adutor e do canal forçado. Dos equipamentos, já se encontrava no local mais da metade da encomenda.

A zona de concessão do Itapura abrange os municípios de Três Lagoas, em Mato Grosso, e cinco outros no território de São Paulo, indiretamente, ou seja, por intermédio da associada, Empresa Elétrica de Andradina, fornece energia, também, a cidade de Andradina, um dos centros de maior progresso no oeste de São Paulo.

Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional (SEIPAN) - Um dos primeiros projetos estudados pelo Banco foi o elaborado pela Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional e relativo à modernização do armazém frigorífico por ela mantido no caso do Porto do Rio de Janeiro. Em face das conclusões, alcançadas, concordou a entidade em proporcionar à SEIPAN 27 milhões de cruzeiros, tendo sido o correspondente contrato firmado em 10 de março de 1953.

O plano estabelecido previa a remodelação das antigas câmaras frigoríficas e a instalação de 10 novas, devidamente aparelhadas com os equipamentos para a produção de frio. O programa foi totalmente executado, havendo sido utilizados, também completamente, os recursos fornecidos pelo Banco.

A situação da SEIPAN perante o Banco atravessou um período anormal, sobretudo pela orientação firmada pela empresa, em outubro de 1954, no sentido de alienar as instalações frigoríficas que estavam sendo reparadas. O Banco, ao tomar conhecimento do respectivo edital de concorrência pública, entrou em entendimentos com a Superintendência visando ao resguardo dos seus interesses. Assentou-se, por isso mesmo, incluir na escritura de compra e venda do frigorífico as cláusulas que se fizessem necessárias para que o crédito do Banco fosse liquidado. A projetada operação de venda foi anulada, em fevereiro de 1957, o que levou a nova direção da SEIPAN a regularizar a sua situação perante o Banco.

Em 1957 foram revistas as condições do contrato anterior, estabelecendo-se novo esquema para a liquidação, pela SEIPAN, dos seus compromissos junto ao Banco. Na época, o débito da Superintendência ascendia a pouco mais de 35 milhões, computados o capital emprestado e os juros correspondentes. Foram iniciados, a partir de agosto de 1957, os pagamentos mensais, tendo sido liquidadas regularmente, até dezembro, cinco prestações.

Termoelétrica de Charqueadas S.A. - Assinou o Banco, a 23 de dezembro de 1955, um contrato mediante o qual concedeu à empresa Termoelétrica Charqueadas S.A. um financiamento de 300 milhões de cruzeiros para o fim de possibilitar a instalação de uma usina termoelétrica em São Jerônimo, Rio Grande do Sul.

O projeto em causa tem um duplo objetivo, qual seja o de produzir energia elétrica e dar consumo ao combustível de baixa qualidade extraído das jazidas de carvão de Charqueadas. A energia elétrica, além de assegurar o fornecimento regular às minas de carvão da região, poderá, ainda, ser utilizada para reforçar o abastecimento da região de Porto Alegre, cujas disponibilidades já se vão esgotando em face do progressivo aumento do consumo. O

carvão, de outra parte, que tem baixo teor calorífero, não encontra mercado entre os usuários normais de combustível sólido.

A produção de Charqueadas deverá ser adaptada às novas utilizações, aplicando-se o esquema tipo pelo Plano Nacional do Carvão como o mais racional e adequado às condições das jazidas sulriograndenses: serão produzidos 31% de carvão com 40% de cinza. Dessa orientação resultará uma produção, por ano, de 220 mil toneladas de carvão com o referido teor de cinza, quantidade essa que, no equipamento a ser utilizado pela Termoelétrica, possibilitaria a geração de 230 kWh, ao fator de carga de 50%.

O projeto prevê, além da construção dos edifícios para a usina, a instalação de 4 caldeiras Steinmüller e 3 conjuntos turbina-alternador, com capacidade de 15.000 kW cada um. Serão instalados, também, equipamentos complementares, como os destinados à pulverização, armazenagem e secagem do carvão, tratamento de água, extração e depósito de cinzas, etc. Estão previstas, ainda, subestação elevadora e linhas de transmissão.

O orçamento para a execução do projeto alcança perto de 658 milhões de cruzeiros, inclusive o correspondente a 5,8 milhões de dólares. O Banco, além de conceder o crédito em moeda nacional, concordou em garantir a operação de crédito que a empresa contrair no exterior para a aquisição de equipamento, até o valor supra referido.

Durante o ano de 1956 foram executados os trabalhos preliminares à construção, sobretudo os relacionados com a instalação do canteiro de obras. Em 1957, tiveram prosseguimento esses trabalhos, iniciando-se, também, a concretagem das fundações dos prédios da usina e da administração. Na seção de tomada e descarga de água, as escavações ficaram concluídas, estando executadas, pela metade, as paredes de concreto do canal de descarga. Na rede de recalque foram assentados 400 metros de tubulação de ferro Amco. As caldeiras, turbinas e alternadores estavam sendo recebidos, regularmente, da Alemanha, e armazenados em Porto Alegre.

O projeto apresenta atraso na sua execução, decorrente de dois fatores principais: demora na elaboração dos planos pelas firmas alemãs e necessidade de efetuar certas alterações no projeto de instalação para a produção de vapor, em decorrência das características do carvão, verificadas nas últimas experimentações.

Até o encerramento do exercício de 1957 havia a Termo elétrica de Charqueadas utilizado 125 milhões do financiamento aprovado.

Usinas Elétricas do Paranapanema S.A. (Usina de Jurumirim) - Em agosto de 1955 o Governo do Estado de São Paulo constituiu a sociedade de economia mista Usinas Elétricas do Paranapanema S.A. - USELPA, com a finalidade estatutária de promover os aproveitamentos progressivos da energia elétrica em Salto Grande e em Jurumirim, no rio Paranapanema, para suprir de energia elétrica a Estrada de Ferro Sorocabana e as concessionárias que operarem a distâncias econômicas do centro de transmissão. O Governo do Estado, entretanto, tem ampliado, de fato, o campo de trabalho da USELPA, incumbindo-a de outros aproveitamentos de importância.

O aproveitamento de Jurumirim se baseia no barramento do Paranapanema com a criação artificial do desnível necessário e a promoção de ampla acumulação de água. A barragem será de con-

to, com perfil de gravidade, cruzando o rio em um só alinhamento, com o desenvolvimento total de 401 m em seu coroamento. Estão previstos, no seu corpo, as comportas de tampo sobre o vertedouro, com portas de fundo e tomada d'água. A acumulação decorrente do barramento corresponderá a um volume bruto de 6.500 hm³ de água, inundando uma área de 450 km². O desnível bruto variará entre 26,7 a 35,0 m.

Na casa de força, simples e de estrutura relativamente pequena, serão instalados 2 grupos, com potência unitária de 42.500 kW. As turbinas serão do tipo Kaplan, de eixo vertical, - com capacidade nominal de 63.200 CV. Os alternadores terão capacidade de 50.000 e 57.500 kVA para temperaturas de 60 e 80°C.

A usina deverá operar segundo o critério de engolimento constante e potência variável, com o que se contribuirá para a manutenção da estabilidade do nível do reservatório de Itararé, a jusante. Como o aproveitamento de Itararé apresenta características que o tornam recomendável a instalação de grande potência ... (400.000 kW) a medida é salutar.

Sob o ponto de vista econômico a efetivação da usina de Jurumirim se torna importante, direta e indiretamente, pois além da própria produção de energia o barramento é peça chave para outro aproveitamento no Paranapanema. Objetiva o projeto atender à crescente demanda da zona de influência da USELPA e, também, integrar-se no grande sistema em funcionamento na região centro-sul do país, definida como compreendendo os Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Distrito Federal, o centro-sul de Minas Gerais e o nordeste do Paraná. Nessa região estão em funcionamento usinas que cobrem 82% da potência instalada no país, produzindo quase 75% da energia gerada em território nacional.

Calcula-se que para atender à demanda previsível na região em 1961 - 3.210 MWh/h - a potência instalada teria que ser ampliada em 1.360 MW no período 1957/1961. As usinas em construção ou definitivamente programadas concorreriam com 1.000 MW para cobrir o "deficit". A USELPA caberia suprir a diferença - 360 MW - com Salto Grande, Jurumirim e 2 unidades de Itararé.

O investimento total, em Jurumirim, segundo as últimas revisões de orçamento, deverá atingir a 2,430 milhões de cruzeiros (inclusive juros durante a construção). Dêsse total o Banco contribuiria com 700 milhões, 13 milhões de dólares (Cr\$ 676 milhões) seriam obtidas junto ao BIRD e o saldo ficaria a cargo da própria USELPA. Este investimento, atribuído totalmente à usina, inclusive na parte de distribuição, daria para o kW instalado um custo de Cr\$ 24.800 e possibilitaria a fixação da tarifa em uma base de Cr\$ 1,13 por kWh.

A 12 de dezembro de 1957 deferiu o Banco a sua colaboração ao aproveitamento de Jurumirim, mediante a concessão à Usinas Elétricas do Paranapanema S.A. de um financiamento de 700 milhões de cruzeiros, bem assim a garantia, em nome do Tesouro Nacional, de crédito a ser obtido junto ao BIRD, até o montante de 15 milhões de dólares.

Viação Férrea Federal Leste Brasileiro - O reaparelhamento da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro foi estudado pela CMBEU, no projeto nº 30, em conjunto com o de outras estradas do Norte e do Nordeste do país e partindo da premissa de que tais

ferrovias deveriam ser fundidas em três únicas rêdes, de amplitude de mais dilatada. A Leste Brasileiro, aglutinada as Estradas de Ferro Mazare, Bahia e Minas e Ilheus e Conquista, passaria a constituir um unico sistema, sediado em Salvador.

O custo do programa estabelecido para a remodelação da Leste Brasileiro - 290 milhões de cruzeiros, incluindo gastos em dolares da ordem de 1,7 milhões (ao cambio da epoca) - determinou o adiamento da sua execução, pela falta de recursos por parte da ferrovia para atender aos encargos de eventual financiamento.

Decidiu o Ministério da Viação e Obras Públicas, entretanto, iniciar a execução de todos os projetos da CMBEU, ainda que com alterações que os tornassem exequíveis em face da escassez de recursos financeiros. Limitou-se, por isso mesmo, qualquer plano de remodelação a capacidade das Taxas de Melhoramento e Renovação Patrimonial para liquidar os financiamentos que fossem obtidos.

De acôrdo com esta orientação foi estabelecido o seguinte esquema para aplicação de 125 milhões de cruzeiros que o Banco poderia proporcionar a estrada, como financiamento e para o fim em questão:

- a) - substituição de trilhos de 32 kg/m em 100 km de linha e colocação, em 69 km de linha, dos trilhos de 25 kg/m liberados do primeiro trecho;
- b) - lastramento de 100 km de linha em que fôr efetuada a troca de trilhos;
- c) - aquisição de peças para a recuperação de locomotivas diesel-eletricas;
- d) - aquisição de 30 vagões para lastro e minérios;
- e) - instalação de depósitos de água e óleo para o serviço de tração.

O financiamento do Banco, concedido na base apontada, foi aprovado em março de 1956, autorizando-se, ainda, o aval a credito de até US\$ 615.887 obtido pela Leste Brasileiro junto a Baldwin Lima Hamilton Company para a aquisição de motores completos e peças sobressalentes para locomotivas diesel-eletricas. O Ministro da Fazenda, foi autorizado por Decreto nº 39.250, de 23 de maio de 1956, a contratar com o Banco o financiamento acima referido, em nome do Tesouro Nacional. O contrato foi assinado a 18 de novembro de 1957, figurando como representante da União a Rede Ferroviária Federal, devidamente autorizada.

Antes mesmo da assinatura do contrato proporcionara o Banco recursos a ferrovia, sob a forma de adiantamentos, tendo os mesmos atingido a cifra de 81 milhões de cruzeiros. Esses recursos foram utilizados para a compra de 8 motores para locomotivas e de 2.100 toneladas de trilhos e acessórios, recuperação de locomotivas e aquisição de 30 vagões gondolas.

Viação Ferrea do Rio Grande do Sul - Recomendou a CMBEU, no projeto nº 33, os financiamentos de 646 milhões de cruzeiros e 11,3 milhões de dolares, para o atendimento dos gastos com a execução do plano de reaparelhamento da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul. As dificuldades verificadas quanto a obtenção dos créditos, em moeda estrangeira, exigiram a modificação do programa de

obras e aquisições recomendado, prevalecendo, afinal, a seguinte composição para o mesmo:

- a) - construção de variantes, em melhores condições técnicas e já prevendo a futura conversão da bitola estreita para a bitola de 1,60 m;
- b) - aquisição de cerca de 500 quilômetros de trilhos novos de 45 kg/m, para assentamento nas linhas principais, permitindo, ao mesmo passo, que os trilhos substituídos em bom estado de conservação fossem utilizados nos trechos de movimentos menor;
- c) - aumento do número de dormentes por quilômetro, de 1.600 para 1.700;
- d) - reforço do lastro, na proporção de 400 m³ por km e com pedras de dimensões menores do que as usadas no momento;
- e) - reforçamento de pontes com o fim de possibilitar a operação de equipamento com cargas de eixo superiores a 16 toneladas;
- f) - aquisição de 483 vagões novos de carga, inteiramente de aço, de 36 toneladas, equipados com engates automáticos e freios de ar;
- g) - aquisição de 23 locomotivas diesel-hidráulicas;
- h) - adoção de novo processo de sinalização;
- i) - aquisição de equipamento de pedreira, ferramenta de soca automática, automoveis de linha e rebocues, "bulldozers", trilhos, carros de inspeção etc.

O Banco, concordando em participar do empreendimento, concedeu à VIFER, mediante contrato assinado a 3 de dezembro de 1953, um financiamento no valor de Cr\$ 743.651,000. A execução do programa, entretanto, não se processou de acordo com o calendário aprovado, principalmente em virtude de substituições verticais na alta administração da estrada. Esta circunstância aconselhou a revisão, mais uma vez, dos trabalhos programados, de modo a estabelecer-se um plano executável a breve prazo. O Grupo Especial Ferroviário, constituído no Banco, se encarregou de estabelecer, em comum acordo com a ferrovia, o plano simplificado, o qual, em resumo, passou a compreender o seguinte:

- a) - aquisição de dez locomotivas diesel-hidráulicas e de 251 vagões fechados de 36 toneladas e 31 gondolas de descarga lateral;
- b) - renovação da via permanente nos trechos Arroio do Sol - Ramiz Galvão e Barreto - Diretor Pestana (138 km) e Herval - Rio Grande (138 km), mediante aplicação de 227 mil m³ de lastro, 134 dormentes e 225 km de trilhos de 37 kg/m;
- c) - conclusão das variantes Ramiz Galvão - Barreto e Seival - Pedras Altas, com a aplicação de 206 mil m³ de lastro, 352 mil dormentes e 206 km de trilhos;

- d) - construções diversas (estações, casas de turmas, obras de arte) terraplenagem, sinalização, instalações, etc.

Os aaldos do financiamento anteriormente aprovado foram redistribuídos, passando a sua aplicação a ser feita segundo o novo programa. Em fins de 1956 solicitou a VIFER uma suple-
mentação ao crédito anterior, o qual se destinaria, sobretudo, a conclusão das variantes e a recuperação de 520 vagões de dife-
rentes tipos, inaproveitados na época. Concordeu o Banco em
fornecer os recursos suplementares, aprovando, em 12 de março
de 1957, a concessão de um financiamento de 732 milhões de cru-
zeiros, para a aplicação no seguinte:

- a) - Variante de Pedras Altas;
- b) - Reforço Ponte sobre o rio Taquari;
- c) - Trilhos de 37,1 kg/m para 170 km de linha;
- d) - Reaparelhamento das Oficinas de Vagões;
- e) - Reaparelhamento das Oficinas e Depósitos de loco-
motivas;
- f) - Aquisição de 107 vagões novos.

Até 31 de dezembro de 1956 haviam sido realizados, do
programa, o seguinte: recebidos os 282 vagões encomendados as fa-
bricas nacionais e os 10 trens diesel-hidráulicos importados da
Alemanha; na variante Hulha-Negra - Herval foram executados 543
mil metros cúbicos de terraplenagem e assentada a linha em 4 qui-
lômetros de extensão, inclusive lastro de pedra; na variante Ra-
miz Galvão-Barreto foram executados cerca de 1,8 milhões de me-
tros cúbicos de terraplenagem e recebidos perto de 6.000 tonela-
das de trilhos e acessórios nacionais; feita a revisão do pro-
grama de dormentes, foram recebidos 4.600 peças, e, finalmente,
foi realizada a concorrência para a compra de equipamento de pe-
dreira; reforçaram-se 16 pontes metálicas na linha Santa Maria -
Uruguaiana, sendo adquirida a maior parte (67%) dos laminados
necessários e providenciada a aquisição do equipamento pneumati-
co.

Durante o exercício de 1957 foram efetivados mais os
seguintes pontos do projeto, entre outros de menor significado:
adquirido e instalado, em Santa Maria, o equipamento de pedreira;
recebidos 164 mil dormentes, dos quais mais 74 mil foram distri-
buídos ao longo das linhas e variantes para assentamento em 1958;
realizada a concorrência, foram assentadas providências para
que tenham início, em 1958, os trabalhos de substituição de tri-
lhos, dormentes e empedramento das linhas; prosseguiram os tra-
balhos de construção de variantes, com a movimentação na vari-
ante Hulha-Negra - Herval, de perto de meio milhão de metros cu-
bicos de terra e prosseguimento das obras do tunel, e com a exca-
vação, na variante Ramiz Galvão - Barreto de 353 mil metros cubi-
cos de terra; foram recebidos mais 94 vagões fechados de fabrica-
ção nacional.

Até 31 de dezembro de 1957 havia a VIFER se utiliza-
do de 622 milhões de cruzeiros dos créditos que lhe foram conce-
didos, inclusive 110 milhões como adiantamento da suplementação
aprovada em março.

Assinara a VIFER, anteriormente, um contrato com a In-
dústrias Reunidas de Ferro e Aço Ltda., para o fim de adquirir,
por intermédio desta última, 10 trens diesel-hidráulicos, de 3
corpos, para 120 passageiros, de fabricação alemã. Concordeara o

Banco, em vista das dificuldades surgidas quanto a uma operação direta com a IRFA, em recomendar a concessão de aval, em nome do Tesouro Nacional, ao crédito de US\$ 3.050.000 aberto pela M.A.N. - Maschinen-Fabrik Augsburg Nuremberg A.G., fornecedores das locomotivas, mas tendo como avalisada a própria VIFER. O contrato de garantia foi firmado a 25 de maio de 1956, tendo como partes intervenientes a IRFA e o Estado do Rio Grande do Sul.

Em outubro de 1957 pediu a IRFA a concordância do Banco à rescisão amigável do contrato, e respectivos termos aditivos, concernentes ao fornecimento, a VIFER, das locomotivas diesel-hidráulicas. A decisão foi tomada em virtude da impossibilidade em que se viu a IRFA de fornecer as locomotivas, em decorrência de dificuldades de natureza cambial surgidas posteriormente aos compromissos. O Banco concordou com a medida, não apenas pela situação de fato que se verificara mas também pelo fato de ser possível obter, através de crédito aberto pelo EXIMBANK, o material de tração de que carece a VIFER.

Em 1956 foi aprovado, ainda, em benefício da VIFER, um financiamento especial de 15 milhões de cruzeiros para construção de armazém, o qual, todavia, não chegou a ser utilizado.

Volkswagen do Brasil. Indústria e Comércio de Automóveis S.A. - O Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) aprovou, em novembro de 1956, os programas de produção estabelecidos pela Volkswagen do Brasil, Indústria e Comércio de Automóveis S.A., elaborados de acordo com a legislação especial baixada pelo Governo com o fim de implantar no país a indústria automobilística e tendo por objetivo a fabricação de camionetas do chamado tipo Kombi.

O veículo a ser fabricado se destina ao transporte alternativo de passageiros e cargas, tendo peso próprio de 940 Kg, carroceria do tipo auto-sustentável e dispondo de motor de refrigeração a ar, com 4 cilindros, opostos 2 a 2. A produção se escalonara entre 5.500 veículos em 1958 e 10.000 em 1961, passando de 67,55% de nacionalização em 1 de julho de 1957 a 90,08% em julho de 1960. Qualitativamente esses índices significarão que em 1958 a carroceria já estará sendo totalmente fabricada no país. Em julho de 1959, 66% do peso do motor deverão estar sendo produzidos no país, o mesmo ocorrendo com 71 Kg de peças componentes dos eixos dianteiros e traseiros.

As inversões necessárias à execução do plano foram orçadas em 419 milhões de cruzeiros, inclusive o correspondente a 14 milhões de marcos, que serão proporcionados pela Volkswagenwerk GMBH, a poderosa organização alemã a que se vincula a empresa brasileira. Os recursos estrangeiros serão empregados na aquisição de máquinas e equipamentos no exterior e deverão ser incorporados ao capital social da empresa sob a forma de investimento sem cobertura cambial. Calcula-se que, complementarmente, empregará a empresa cerca de 182 milhões de cruzeiros como capital de giro, o que eleva a necessidade de recursos a perto de 600 milhões.

Para suplementar os recursos próprios em moeda nacional, pediu a Volkswagen um financiamento ao Banco, no valor de 150 milhões de cruzeiros, o qual foi concedido a 25 de abril de 1957.

O estabelecimento da Volkswagen se localizará em S. Ber

nardo do Campo, São Paulo, compreendendo 98 mil metros quadrados de área. Os equipamentos são adequados ao exercício, pela empresa, dos dois tipos de atividades a que ela se dedicará, isto é, montagem de veículos e fabricação de peças e partes complementares para esses mesmos veículos. Para a fabricação da carroceria disporá a empresa de uma prensa hidráulica de repuxar, com 1.000 toneladas de pressão. Na fabricação de motores e eixos serão empregadas 159 máquinas de diferentes tipos, destacando-se entre as mesmas duas prensas de rolo de 60 e 22 toneladas.

A importância do empreendimento para a economia nacional pode ser avaliada, simplesmente, pelo reforço de 10.000 veículos trazido a frota de automóveis pela Volkswagen. Estas unidades, se importadas, exigiriam anualmente, pelo menos mais 10 milhões de dólares acima do que se despendera com a nacionalização. A empresa empregará cerca de 2.000 operários, devendo superar a 100 milhões de cruzeiros o dispendio anual com pessoal e a cerca de 1,2 bilhões de cruzeiros o gasto com a aquisição de peças e partes complementares junto ao mercado interno.

Recebeu a Volkswagen, enquanto não é firmado o contrato regulador do empréstimo, 91 milhões de cruzeiros a título de adiantamento de recursos. A construção dos galpões já se encontra concluída em fins de 1957, faltando, apenas a complementação da instalação da prensa de 1.000 toneladas para início de fabricação da carroceria.

5. Financiamentos em Moeda Estrangeira

A ação do Banco em benefício da expansão das atividades produtoras do país ainda se exercita segundo outra modalidade, qual seja a de interferir em nome próprio ou como agente do Tesouro Nacional, em operações de crédito contraídas no exterior para levantamento de recursos em moeda estrangeira.

A atuação em nome próprio, por sua vez, se materializa, nos casos mais comuns, na concessão de aval ou garantia a financiamentos conseguidos pelas empresas e entidades brasileiras junto a firmas fornecedoras de equipamentos ou a estabelecimentos de crédito, internacionais ou estrangeiros. Há também a possibilidade, mas já em menor amplitude, de que o Banco transfira a organizações nacionais créditos que ele próprio obteve no exterior.

Na qualidade de agente do Tesouro Nacional atua o Banco de tríplice maneira, variando o grau de interferência de acordo com a maneira por que se manifesta a sua ação. Nos casos mais comuns assume a responsabilidade da garantia a créditos externos em nome do Tesouro, obtendo, na hipótese, previamente, a autorização do Senhor Presidente da República. É o que ocorre quando o estabelecimento de crédito, no exterior, condiciona o financiamento a garantia em questão ou outros motivos recomendem que o Tesouro assumam a co-responsabilidade pelos compromissos. Em outras hipóteses o papel do Banco se resume a análise do projeto e a recomendação para que o Tesouro Nacional conceda a sua garantia, mas sem a interferência do Banco. A hipótese se verifica, por exemplo, quando a atividade do empreendimento não se enquadra nos limitados e rígidos limites que a lei esta-

beleceu para a ação da entidade. Finalmente, cabe ao Banco acompanhar as aplicações dos créditos concedidos ao Brasil em decorrência dos trabalhos da CMBEU.

Cresce de ano para ano o recurso à colaboração do Banco para a obtenção de capitais em moeda estrangeira que possibilitem a concretização de iniciativas no país. Fatores diversos contribuem, evidentemente, para que assim ocorra, mas o principal motivo deve encontrar-se nas dificuldades verificadas nos últimos tempos para a obtenção de moeda estrangeira por outros meios que não seja o crédito externo. Realmente, em face da situação do balanço de pagamentos do país as divisas se tornaram escassas, exigindo do empresário nacional uma capitalização em cruzeiros para a sua aquisição que é, via de regra, tem dificuldades em realizar. Por outro lado, as próprias autoridades controladoras do câmbio estimularam a obtenção de créditos em moeda estrangeira, através de mecanismo especial estabelecido e que se resume no instituto do registro de prioridade cambial.

A tabela a seguir discrimina, segundo os setores de atividade econômica, a demanda de concurso para obtenção de moeda estrangeira, mostrando, ainda, as concessões deferidas e a situação de pedidos no último dia dos exercícios de 1956 e 1957. Como se observa, o crescimento dos pedidos foi de 57% no último ano em relação ao período precedente. (Os dados estão expressos em milhares de dólares, salvo indicação em contrário).

SETORES DE ATIVIDADES	PEDIDOS		CONCEDIDOS	
	Ate 31-XII-1956	Ate 31-XII-1957	Ate 31-XII-1957	Durante o ano de 1957
Agricultura	123 253	123 553	23 000	-
Armazenagem	5 025	8 860	8 998	5 498
Energia Elétrica	197 866	235 673	180 565	(2) 44 102
Ferrovias	154 994	154 994	59 290	-
Rodovias	8 579	11 929	7 293	3 350
Indústrias básicas ..	133 790	402 420	38 343	(3) 12 448
Portos e navegação ..	79 077	85 487	3 767	3 767
Transportes diversos..	55 207	70 804	13 485	13 485
Outros setores	5 000	56 652	-	-
Total	(1) 762 791	(2) 1 150 372	(3) 334 741	(4) 82 650

(1) Mais DM 14 173 000 e £ 1 000 000 - (2) Mais DM 31 069 000, \$ 1 125 000, US\$ ACL 18 739 000, Liras 3 270 104 000, US\$ CAN 85 000 e Fr.Fr. 215 000 000 - (3) Mais US\$ ACL 7 133 000, DM 52 917 000 e Liras 2 665 241 000 - (4) Mais US\$ ACL 7,133 000, DM 42 719 000 e Liras 2 665 241 000.

Os dados divulgados abrangem, naturalmente, as previsões de recursos em moeda estrangeira registradas pela CMBEU como indispensáveis à concretização dos seus projetos. As estimativas, entretanto, já não correspondem totalmente às originariamente efetuadas, visto que, em alguns casos, foram corrigidas em face dos dados reais verificados.

Foi assinalado, em outros tópicos da presente Exposição, o que significou para a ação propulsora do Banco, em particular, e para a economia do país, em sentido mais amplo, a falta dos financiamentos em moeda estrangeira que os entendimentos realizados faziam esperar fossem proporcionados, no primeiro quinquênio de atuação da entidade, pelo Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento e o Banco de Exportação e Importação. Os mencionados estabelecimentos, com efeito, até determinada época praticamente suspenderam as suas transações com o Brasil, sustando a consideração de pedidos de crédito de maior significação para a vitalização da economia do país, como eram os que se destinavam a atender ao reaparelhamento da rede ferroviária, estudados e recomendados pela CMBEU. Em 1956, todavia, conseguiu-se vencer as barreiras que envolviam as solicitações brasileiras, possibilitando o seu novo exame.

Em meados daquele ano viajou para Washington a Missão Lucas Lopes, chefiada diretamente pelo Presidente do Banco e constituída por um grupo de servidores de categoria, para o fim de examinar, com os técnicos do Governo Americano e do Eximbank, a situação econômico-financeira do Brasil, com a finalidade precípua de verificar a possibilidade de serem reiniciados os financiamentos ao país. A Missão foi instituída em decorrência das conversações estabelecidas pelos Presidentes Eisenhower e Kubitschek, durante a visita deste último aos Estados Unidos.

Devem ser registrados como altamente profícuos os resultados da Missão Lucas Lopes. Basta considerar haver o Eximbank, decidido, após os estudos conjuntamente realizados, levar em consideração, de modo geral, o financiamento de bens e serviços norte-americanos para o programa de desenvolvimento do Brasil nos setores de energia elétrica, transporte aéreo e de superfície, indústria e agricultura. A disposição de abrir créditos beneficiária, outrossim, sem distinção, empreendimentos estatais ou de iniciativa privada.

As consequências dos entendimentos não se restringiram, entretanto, a declarações genéricas manifestadoras de boa vontade. Pelo contrário, dando corpo à nova orientação firmada, o Eximbank concedeu, de imediato, um crédito de 100 milhões de dólares, destinado a fazer face as aquisições, nos Estados Unidos, de equipamentos e instalações para o reaparelhamento das ferrovias brasileiras. Os recursos em questão deverão ser movimentados pela Rede Ferroviária Federal S.A. Foram também assegurados recursos à Companhia Hidro-Elétrica do São Francisco e à Centrais Elétricas de Minas Gerais, respectivamente nos montantes de 15 e 11,4 milhões de dólares, para permitir novas expansões de suas instalações geradoras e distribuidoras de energia elétrica.

Comprometeu-se o Eximbank, ainda, a conceder créditos para o reaparelhamento dos portos brasileiros e aquisição e reparação de equipamentos para dragagem, até o limite de 25 milhões de dólares. Em referência a outras atividades as manifestações do Eximbank não indicaram quaisquer importâncias; foi consignado, porém, o seu interesse em outros setores do programa de desenvolvimento em execução pelo Governo, mencionando-se, expressamente, a construção de rodovias, instalações de silos e armazéns frigoríficos, exploração de recursos minerais, e expansão da produção de aço, metais não ferrosos, celulose, papel, etc.

No que concerne aos créditos para a aquisição de equipamento portuário, providências foram tomadas, durante o ano, para a efetivação do compromisso assumido pelo Eximbank. Assim é que já

foram concedidos os financiamentos previsto para o reaparelhamento dos portos de Rio de Janeiro e Santos no montante de US\$ 2 339 000, estando em fase final de estudo o emprêgo da parcela de US\$ 4 875 000 reservada à remodelação dos portos menores. O Decreto nº 41 491, de 14 de maio de 1957, autorizou o Ministério da Viação a contratar com o Banco o emprêgo correspondente, até o citado valor. Em referência ao crédito de US\$ 15 000 000 destinado à aquisição de dragas e respectivas embarcações militares, promoveu o Banco, de comum acordo com as entidades militares interessadas, uma coleta de preços nos Estados Unidos, diretamente junto aos fabricantes, como providência preliminar à utilização dos recursos proporcionados pelo Eximbank. O exame das propostas estava em curso ao encerrar-se o exercício, dependendo do mesmo o estabelecimento do esquema final de utilização do crédito.

Os contactos realizados com o Banco Internacional fazem acreditar que a posição do prestigioso estabelecimento de crédito em referência ao Brasil também se modificará em futuro próximo, adotando a entidade orientação semelhante à do Eximbank. Realmente, os últimos entendimentos levados a efeito sobre a questão do reatamento das transações demonstram estar o BIRD inclinado a conceder créditos a empresas brasileiras, principalmente pelas que se dedicam à exploração de serviços de energia elétrica.

Não se confinam, porém, nos Estados Unidos, as fontes de recursos e moeda estrangeira a que se vem recorrendo com a assistência do Banco. Observa-se, com efeito, que instituições bancárias de outros países estão interessadas em se constituírem provedoras de crédito a organizações brasileiras, quando mais não seja para a aquisição de bens e equipamentos aos seus nacionais. Esta atitude e de máximo interesse para os empresários brasileiros, já que lhes possibilita soluções alternativas para as indispensáveis compras ao exterior.

Acha-se o Banco interessado também nessas novas fontes de crédito, pelo que tem procurado criar condições para que as organizações brasileiras se beneficiem do fluxo de recursos que delas poderá emanar. Já constitui fruto da orientação do Tratado de Cooperação Financeira assinado em junho de 1956 com o Instituto Mobiliare Italiano e que tem por finalidade possibilitar o aumento da colaboração da economia italiana ao desenvolvimento do Brasil. Para a consecução desse objetivo o Banco se comprometeu a avaliar, em seu próprio nome ou do do Tesouro Nacional, as letras de câmbio aceitas por importador brasileiro e que se refiram a créditos concedidos por exportadores italianos de bens de produção ou de serviços. O IMI, por sua vez, refinanciara, total ou parcialmente, os créditos abertos pelos exportadores do seu país a favor do importador brasileiro. O Banco, convém esclarecer, apenas concedera a sua garantia a iniciativas que se enquadrem no campo de atuação.

Várias transações, tendo o IMI como interveniente, estavam em estudos em dezembro de 1957. Em concreto, já haviam sido encaminhadas pelo Banco ao Instituto pedidos de crédito no montante de 4,6 bilhões de libras, de interesse da Companhia Hidroelétrica do Rio Pardo, Centrais Elétricas de Goiás e Comissão Estadual de Energia Elétrica do Rio Grande do Sul. Da referida importância já havia sido autorizado o refinanciamento pelo IMI de 473 milhões de libras.

Não chegaram a termo, infelizmente, durante o exercício, os entendimentos que estão sendo realizados com estabelecimentos

mentos de crédito de outras nacionalidades com a finalidade de instituir esquemas de mutua atuação semelhante ao consubstancia do acordo do IMI. Espera-se, entretanto, que resultados mais positivos sejam obtidos em 1958, quando conversações, provavelmente pessoais, serão levadas a efeito por Diretores do Banco nos centros financeiros europeus.

Relacionam-se, a seguir, os créditos obtidos no exterior para a execução dos projetos da CMBEU e na conformidade das recomendações pela mesma formuladas. Afigurando-se interessante destacar a soma de recursos estrangeiros obtidos com consequência direta e imediata das recomendações do aludido órgão, elaborouse a tabela com a exclusão dos financiamentos posteriormente obtidos, em outras fontes, para conclusão dos empreendimentos ou a sua expansão em etapas seguintes dos programas aprovados.

MUTUÁRIO	DATA DO EMPRÉSTIMO	VALOR (US\$)	FINANCIADOR
A - AGRICULTURA			
Equipamento agrícola para o Ministério da Agricultura	7- 8-53	18 000 000	EXIM
Equipamento agrícola para o Estado de Minas Gerais	15- 9-55	5 000 000	EXIM
B - ENERGIA			
Comissão Estadual de Energia Elétrica do Rio Grande do Sul	27- 6-52	25 000 000	IBRD
Empresas Elétricas Brasileiras	15- 1-53	41 140 000	EXIM
Cia. de Eletricidade do Alto Rio Grande (Itutinga, M.G.)	17- 7-53	7 300 000	IBRD
Usinas Elétricas do Parapanema S/A (Salto Grande, S.P.)	18-12-53	10 000 000	IBRD
Brazilian Traction Light and Power (Usina de Piratininga)	24-12-54	18 790 000	IBRD
C - FERROVIAS			
Estrada de Ferro Central do Brasil	27- 6-52	12 500 000	IBRD
Cia. Paulista de Estradas de Ferro	15- 9-52	7 000 000	EXIM
E.F. Central do Brasil (subúrbio)	18-12-53	12 500 000	IBRD
E.F. Santos a Jundiaí ...	30-12-53	8 600 000	EXIM
D - INDÚSTRIA			
Cia. Nacional de Alcalis	6- 3-53	15 000 000	CIAVE
Cia. Metalurgica Barbara	23- 4-53	1 860 000	EXIM
E - RODOVIA			
Departamento Estadual de Estradas de Rodagem (RJ)	30- 4-53	3 000 000	IBRD
F - TOTAL	-	185 690 000	

EXIM - Export-Import Bank; IBRD - International Bank for Re - construction and Development; CIAVE - Comptoir International d'Achats et de Ventes a l'Etranger.

Os avais relativos a pedidos originariamente submetidos ao exame do Banco são arrolados a seguir. Quando se recomendou fosse dada a garantia pelo Tesouro Nacional, segue-se ao nome ou designação do beneficiário a letra (T). Cumpre advertir que as importâncias registradas para o montante de cada operação algumas vezes não correspondem ao valor dos títulos efetivamente garantidos. O fato decorre de não haverem sido computados no total, os juros do credito, que também são avalizados ou de não haver sido apresentados documentos ate o limite autorizado. (Os dados estão registrados, salvo indicação em contrario, em milhares de dolares).

Mutuário e projeto		Importância garantida
A - AVAIS CONCEDIDOS ATÉ 31-XII-1956		
a - Armazenagem		
Comissão Estadual de Silos e Armazéns do Rio Grande do Sul - Construção de rede de silos(T)		3 500
b - Energia elétrica		
Companhia Força e Luz Cataguazes-Leopoldina - Construção da Nova Usina Maurício		342
Companhia Nacional de Energia Eletrica - Expansão da Usina de Catanduva		1 897
Companhia Hidroeletrica do Rio Pardo - Construção das Usinas de Limoeiro e Euclides da Cunha		3 100
Companhia de Eletricidade do Alto Rio Doce - Construção da Usina de Santo Antônio		1 512
Termoeletrica de Charqueadas - Construção da usina termoeletrica		5 800
Empresa Força e Luz Santa Catarina - Expansão de usina (T)		489
Centrais Eletricas de Goiás - Aproveitamento da Cachoeira Dourada (T)		3 427
Centrais Eletricas de Minas Gerais e CEARG - Aproveitamento de Camargos e expansão de Itutinga		11 400
Companhia Paranaense de Energia Elétrica - Construção da Usina de Figueiras		2 766
Empresa Fluminensse de Energia Eletrica - Expansão de Macabu		3 500
Centrais Eletricas de Minas Gerais - Usina de Cajuru	DM\$	2 195
c - Ferrovias		
Estrada de Ferro Sorocabana (T)		5 419
Rede Viação Cearense		500
Estrada de Ferro Araraquara		3 907
Viação Ferrea do Rio Grande do Sul (T)		3 050
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro		3 360
Viação Ferrea Federal Leste Brasileiro		615
Estrada de Ferro Leopoldina		3 532

d - Indústrias básicas

Celubagaço Indústria e Comércio - Construção de fábrica de papel e celulose (T)	2.712
Companhia Vale do Rio Doce - Reaparelhamento da ferrovia e do porto (T)	3.920
Companhia Comércio e Navegação - Mecanização da extração de sal	8.003
Fábrica Nacional de Vagões - Expansão para produção também de aros de rodas para automóveis e chassis	2.403

e - Rodovias

Governo do Estado do Ceará - Aquisição de equipamento rodoviário	943
--	-----

B - AVAIS CONCEDIDOS EM 1957

a - Armazenagem

Companhia de Armazéns Gerais do Estado de Pernambuco - Construção de rede de silos e armazéns	1.663
Cia. Intersul de Investimentos - Construção de rede de silos	3.835

b - Energia elétrica

Departamento de Águas e Energia Elétrica do Estado de São Paulo - Aquisição de geradores termoeletrônicos	7.807
Cia. Hidroelétrica do S. Francisco - Expansão do aproveitamento	23.295
Comissão Estadual de Energia Elétrica do Estado do Rio Grande do Sul - Construção da Usina de Jacuí	2.665.241
USELPA - Usinas Elétricas do Paranapanema - Instalação da Usina de Jurumirim	13.000

c - Indústrias básicas

Material Ferroviário S.A. - MAFERSA - Fabricação de eixos e rodas para veículos ferroviários	1.880
Usina Victor Sence S/A. Indústria Química - Fabricação de butanol e outros produtos químicos	1.003
Siderúrgica Rio-grandense - Expansão	386
Siderúrgica J. L. Aliperti S.A. - Expansão do setor de laminados	6.112
Fábrica Nacional de Motores - Expansão da fábrica de caminhões	6.691
Sociedade Técnica Fundições Gerais S.A. (SOFUNGE) - Fundição especial e peças para automóveis	2.614
Fosforita Olinda S.A. - Fosfatos	546
Nitrogênio S.A. - Adubos nitrogenados	34.777
Indústria de Máquinas Invicta - Fábrica de máquinas para a indústria da madeira	349
Laminação Nacional de Metais S.A. - Laminação de materiais não ferrosos	7.942

d - Portos e navegação

L. Figueiredo Navegação S.A. - Aquisição de navios para cabotagem	1.428
Companhia Docas de Santos - Reparcelhamento do pórto	875
Administração do Pórto do Rio de Janeiro - Reparcelhamento do pórto	1.464

e - Rodovias

Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - Aquisição de máquinas rodoviárias ...	3.161
Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Espírito Santo - Aquisição de máquinas rodoviárias	189

f)- Transportes diversos

S.A. Empresa de Viação Aérea Rio Grandense - VARIG - Aquisição de aeronaves	5.903
Empresa de Transportes Aerovias Brasil S.A. - Aquisição de aeronaves	7.582

Antes de iniciar os comentários sobre os empreendimentos a que se referem os avais em que interferiu o Banco, convém fornecer esclarecimentos particulares sobre a atuação da entidade em referência a importação de máquinas agrícolas e a equipamentos rodoviários.

Máquinas e implementos agrícolas - Tendo em vista as conclusões de Grupo especial constituído no Conselho do Desenvolvimento para estudar os problemas de mecanização da lavoura brasileira, o Governo estabeleceu, no Decreto nº 40.260, de 1 de novembro de 1956, providências para a importação de máquinas e implementos agrícolas. Nos termos do mencionado Decreto foi criada a Comissão de Mecanização Agrícola, e o Conselho da Superintendência da Moeda e do Crédito reservou, para utilização pelos importadores, 40 milhões de dólares, em diferentes moedas, fazendo incluir no orçamento de câmbio as parcelas correspondentes. As importações serão realizadas diretamente pelos distribuidores brasileiros, sendo condição essencial, porém, para que participem das quotas de câmbio, a obtenção no exterior de financiamento por prazo mínimo de 3 anos e juros e condições considerados satisfatórios pela SUMOC.

A Comissão de Mecanização Agrícola, da qual faz parte o Diretor-Superintendente do Banco, baixou as instruções para a execução do Decreto nº 40.260, estabelecendo a tramitação para as correspondentes importações. O Conselho de Administração do Banco, de sua parte, aprovou as seguintes normas para a concessão, pelo Banco de aval aos importadores de máquinas e equipamentos agrícolas:

1. O B. N. D. E. cooperará no programa de importação de máquinas agrícolas prestando o seu aval:

a) nos saques emitidos, em moeda estrangeira pelos fabricantes estrangeiros e aceitos pelos distribuidores-importadores e referentes à parte do preço CIF das máquinas a serem pagas a prazo;

- b) nas notas promissórias, em cruzeiros, emitidas a favor do Banco do Brasil S.A., en cíveis nos mesmos prazos dos saques e re presentativas da sobretaxa de câmbio co rrespondente ao câmbio fechado para paga-
mento dos saques referidos na alínea an-
terior.

2. O aval ficará condicionado à prévia e ex-
pressa aceitação, pelos distribuidores-importadores,
do seguinte esquema:

- A) Os conhecimentos de embarque das máqui-
nas objeto da transação devem vir à or-
dem do B.N.D.E., e a êle serão encaminha-
dos pelos fabricantes estrangeiros, jun-
tamente com os saques que emitirem con-
tra os importadores brasileiros, dentro
do esquema de financiamento previsto no
nº V do Art. 2º da Instrução nº 1 da Co-
missão de Mecanização da Agricultura.
- B) O desembaraço aduaneiro será autorizado
pelo B.N.D.E. contra aceite aposto pelo
distribuidor-importador nos saques de emis-
são dos fabricantes estrangeiros, e me-
diante constituição do penhor mercantil
em favor do B.N.D.E., com nomeação de de-
positário. O penhor mercantil poderá ser
dispensado, caso os distribuidores-impor-
tadores apresentem ao Banco, desde logo,
contrato de compra e venda com pacto ad-
jecto de reserva de domínio, acompanhado
das respectivas duplicatas já aceitas pe-
lo agricultor.
- C) A venda da máquina, feita pelo distribui-
dor-importador aos agricultores, obedecerá
ao disposto na Instrução nº 3 da Co-
missão de Mecanização da Agricultura, e
dentro dos preços máximos permitidos. A
venda se fará com reserva de domínio, pe-
nhor industrial ou penhor mercantil da
máquina em favor do distribuidor-importa-
dor.
- D) O Banco receberá duplicatas aceitas pe-
los agricultores correspondendo, no mini
mo, a 75% do preço de venda e desde que
os prazos não excedam os previstos no
Art. 3º da referida Instrução nº 3. Es-
sas duplicatas, com o correspondente con-
trato de reserva de domínio, serão cau-
cionadas ao Banco em garantia das respon-
sabilidades decorrentes do aval a que se
refere o item 1.
- E) A cobrança das duplicatas será feita di-
retamente pelo B.N.D.E. ou pelo Banco do
Brasil, ressalvado ao distribuidor-impor-
tador o direito de indicar bancos idôneos
de sua preferência. O produto de cobran

ça será creditado ao distribuidor-importador em conta gráfica, vinculada à liquidação das responsabilidades a valizadas pelo Banco. As primeiras prestações recebidas dos compradores serão liberadas em favor do distribuidor-importador, a fim de permitir que ele atenda as despesas que tiver realizado inclusive comissões pela concessão do aval, ou ao custo de serviços que deva prestar relacionados com a entrega das máquinas aos compradores e sua manutenção. Essa liberação não poderá exceder o valor real daqueles serviços ou despesas.

- F) Ressalvada a hipótese do item E, os recursos dessa conta gráfica se destinarão exclusivamente ao resgate das responsabilidades do distribuidor-importador, avalizadas pelo Banco dentro desse esquema. Como os saques aceitos pelo distribuidor-importador, ou as promissórias de sua emissão constituem responsabilidade direta deles, caber-lhes-á suplementar os fundos constantes da conta gráfica, caso eles sejam insuficientes na data do resgate de cada um daqueles compromissos.
- G) Se o Banco a qualquer tempo tiver que honrar o seu aval, passarão a pertencer-lhe, automaticamente, todos os direitos decorrentes da reserva de domínio e das duplicatas em seu poder, potencial desse que será utilizado para regularização da situação criada pelo inadimplência do distribuidor-importador.
- H) O Banco concordará com a inclusão, entre as despesas e serviços referidos no item E, de uma quantia correspondente a um seguro de crédito e insolvência que o distribuidor-importador eventualmente deseje efetuar, desde que cubra riscos não superiores a 80% do valor das duplicatas emitidas.

3. A título de remuneração, o Banco cobrará as seguintes taxas calculadas sobre o valor de cada contrato:

- a) pela concessão do aval, 1% pago em cruzeiros, à mesma taxa de câmbio de importação;
- b) como taxa de fiscalização: 1/2% a.a., sobre o saldo avalizado;
- c) como previsão de riscos eventuais: 1% sobre o valor do contrato.

As despesas de cobrança das duplicatas serão da responsabilidade do respectivo endossante.

4. Deverá ser feito o seguro das máquinas, não só em viagem, mas também em operação, inclusive contra incêndio.

De acordo com as instruções o Banco já havia comprometido, a 31 de dezembro de 1957, US\$ 3.577.213 a favor dos fabricantes e emitidos saques e promissórias em benefício dos mesmos no montante de US\$ 1.068.025. As promissórias avalizadas em favor do Banco do Brasil, relativas aos agios correspondentes às importações, ascendiam, na mesma data, a 117 milhões de cruzeiros.

Máquinas rodoviárias - Pelo Decreto nº 41.097, de 7 de março de 1957, que estabeleceu normas para a importação de máquinas rodoviárias, foi recomendado ao Conselho da SUMOC a reserva, nos orçamentos de câmbio relativos aos anos de 1957 a 1961, da importância de 65 milhões de dólares para as aludidas importações. Determinou o aludido ato, em complemento, a distribuição da importância entre os interessados, da seguinte maneira:

a) - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem	US\$ 7.000.000
b) - Departamento de Estradas de Rodagem Estaduais	US\$ 18.000.000
c) - Prefeituras Municipais	US\$ 7.000.000
d) - Empreiteiros de obras do Plano Rodoviário Nacional	US\$ 33.000.000

Ficou estabelecido, em complemento, que as importações serão realizadas mediante operações comerciais regulares, só podendo operar de acordo com o plano que for estabelecido os distribuidores de máquinas e equipamentos devidamente autorizados por fabricantes estrangeiros e que comprovem dispor de financiamento externo pelo prazo mínimo de 5 anos e a juros razoáveis.

A Comissão de Máquinas Rodoviárias, constituída especialmente para dar cumprimento ao Decreto e da Composição da qual participa um Diretor do Banco, baixou instruções reguladoras das importações, efetuando, ainda, a distribuição da quota de 18 milhões de dólares entre os Estados e Distrito Federal. O Conselho de Administração, por sua vez, tomou as medidas necessárias para fixar as bases da interferência do Banco nas transações que viessem a ser realizadas. Após entendimentos com os interessados baixou o Conselho as seguintes normas para a sua colaboração a importação de máquinas e equipamentos rodoviários:

1 - Importação por entidades governamentais e Prefeituras Municipais.

1.1 - O BNDE prestará o seu aval nos títulos cambiais, em moeda estrangeira, aceitos ou emitidos por entidades governamentais importadoras, ou Prefeituras Municipais, em favor dos fabricantes estrangeiros e referentes a parte do preço da importação a ser paga a prazo.

1.2 - Como garantia e meio de pagamento, as entidades governamentais vincularão ao BNDE uma par

te da quota a elas atribuída no Fundo Rodoviário Nacional ou, em se tratando de importações realizadas por Prefeituras Municipais, estas vincularão 50% da quota do Imposto de Renda que lhe for atribuída, nos termos do artigo 15, § 4º da Constituição Federal. Caso esses recursos já estejam comprometidos poderão ser oferecidas outras garantias consideradas aceitáveis pelo BNDE.

1.3 - A título de remuneração, o BNDE cobrará as seguintes taxas, calculadas sobre o valor de ca da aval prestado, ao câmbio estabelecido para a operação:

- a - Comissão de aval: 2%
- b - Taxa de encargos e fiscalização: 1%

2 - Importação por distribuidores-importadores, destinada a revenda a empreiteiros do DNER, nos termos do Decreto - nº 41.097, de 1956.

2.1 - a) O BNDE prestará o seu aval nos títulos cambiais, em moeda estrangeira, aceitos ou emitidos por distribuidores-importadores, em favor dos fabricantes estrangeiros, e referentes a parte do preço da importação a ser paga a prazo, devendo essa garantia ser prestada de acordo com o limite cadastral de cada distribuidor-importador.

b) O BNDE prestará o seu aval nas notas promissórias, em cruzeiros, emitidas pelos distribuidores-importadores em favor do Banco do Brasil S.A., representativas das correspondentes sobretaxas cambiais e vencíveis nos mesmos prazos dos títulos referidos na letra anterior.

2.2 - Na concessão desse aval serão observadas as seguintes condições:

a) O BNDE avalizará os títulos cambiais aceitos e emitidos pelos distribuidores-importadores, mediante constituição de penhor mercantil das máquinas importadas, em seu favor, com nomeação do depositário.

b) A venda do equipamento aos empreiteiros será feita com reserva de domínio em favor dos distribuidores-importadores, os quais caucionarão ao BNDE, em garantia do aval prestado, os direitos resultantes deste contrato, bem como as duplicatas aceitas pelos empreiteiros compradores, correspondentes a parte do preço a ser paga a prazo.

c) A cobrança das duplicatas será feita diretamente pelo BNDE ou pelo Banco do Brasil S.A., ressalvado aos distribuidores-importadores o direito de indicar bancos idôneos de sua preferência. O produto da co

brança será creditado aos distribuidores-importadores em conta vinculada a liquidação das responsabilidades avalizadas pelo BNDE. As primeiras prestações recebidas dos empreiteiros compradores poderão ser liberadas em favor dos distribuidores-importadores, a fim de permitir que estes atendam as despesas que tiverem realizado, inclusive comissões pela concessão do aval ou custo de serviços, que devam prestar, relacionados com a entrega das máquinas do comprador e sua manutenção. Esta liberação não poderá exceder o valor real daqueles serviços ou despesas, reservando-se o BNDE o direito de não permitir qualquer liberação, se o valor total das responsabilidades avalizadas vincendas nos seguintes 60 dias for superior ao valor das prestações vincendas durante aquele período de 60 dias.

- d) Os recursos da conta vinculada, referida na letra anterior destinar-se-ão única e exclusivamente ao resgate das responsabilidades dos distribuidores-importadores avalizadas pelo Banco, dentro deste esquema. Como os títulos cambiais aceitos ou emitidos pelos distribuidores-importadores constituem responsabilidade direta deles, caber-lhes-á complementar os fundos resultantes da conta vinculada, caso, na data do resgate de cada um dos compromissos garantidos pelo Banco, os referidos fundos sejam insuficientes.
- e) Se o Banco, a qualquer tempo, tiver de honrar o seu aval, passarão a pertencer-lhe automaticamente, todos os direitos decorrentes da reserva de domínio e das duplicatas em seu poder, potencial este que será utilizado para regularização da situação criada pelo inadimplemento dos distribuidores-importadores.

2.3 - A título de remuneração, o BNDE cobrará as seguintes taxas, calculadas sobre o valor de cada aval prestado, ao câmbio estabelecido para a operação:

- a) Comissão de aval, taxa de fiscalização e de encargos: 3%
- b) Taxa de liquidação: 4%
 - i) a taxa de liquidação será calculada sobre a importância total a ser paga a prazo pelo empreiteiro-comprador ao Distribuidor. Inqde, portanto, sobre a parte financiada pelo Distribuidor.
 - ii) a taxa será paga na ocasião da venda do Distribuidor ao empreiteiro-comprador.

2.4 - Caso ocorra o inadimplemento do empreiteiro-comprador, o BNDE participará em 70% do débito apurado, cabendo aos distribuidores-importadores

os restantes 30%, ficando estes obrigados a exercer o direito de retomada, que lhes é assegurado pela reserva de domínio, e a pôr em condições de revenda as máquinas retomadas.

- 2.5 - A participação dos distribuidores-importadores em 30% dos débitos apurados na forma acima referida será assegurada contratualmente. As despesas provenientes dessa recuperação serão deduzidas do preço obtido na revenda do equipamento.
- 2.6 - As despesas de cobrança das duplicatas serão de responsabilidade dos respectivos sacadores, devendo ser pagas a parte.
- 2.7 - Deverá ser feito o seguro das máquinas não só em viagem como também em operação.
- 2.8 - A Diretoria estabelecerá normas para a criação de um fundo de insolvência, a cuja conta serão recolhidas as importâncias referidas na alínea g do item 2.3.

Ao encerrar-se o exercício duas operações já haviam sido autorizadas em benefício de entidades estatais, para a aquisição de equipamentos no exterior.

Cumprе referir, ainda no tocante a operações em moeda estrangeira, outra providência adotada pelo Banco com o objetivo de facilitar aos empresários brasileiros a conclusão das respectivas transações. Decidiu o Banco assegurar, em casos especiais, o seu aval aos compromissos assumidos pelo importador brasileiro junto ao Banco do Brasil no que concerne ao pagamento dos agios relativos a aquisição de moeda estrangeira.

São formulados, a seguir, os comentários particularizados sobre as operações em moeda estrangeira em que foi parte o Banco. No caso de o beneficiário haver recebido, também, financiamento em moeda nacional, o comentário consta da seção anterior do presente capítulo.

Administração do Porto do Rio de Janeiro - A 10 de dezembro de 1957 ficou decidida a concessão do aval do Banco aos compromissos assumidos pela Administração do Porto do Rio de Janeiro perante o EXIMBANK e correspondentes ao crédito de US\$ 1.464.000, aberto a favor da autarquia para aquisição de equipamentos portuarios.

A operação está compreendida no crédito de 10 milhões de dólares assegurados pelo EXIMBANK ao Governo do Brasil para o reaparelhamento e remodelação dos portos nacionais.

Celubagaço, Indústria e Comércio S.A. - A 4 de julho de 1957 foi assinado o contrato de prestação de garantia a crédito obtido no exterior pela Celubagaço, Indústria e Comércio S.A., no montante de US\$ 2.691.572. Embora deferido em junho de 1955, o aval somente pode ser contratado no exercício, em decorrência de medidas que vinham sendo tomadas pela empresa, inclusive no tocante a constituição da garantia exigida pelo Banco para assinar os correspondentes títulos.

O crédito externo deverá ser aplicado no pagamento do equipamento industrial destinado a fabrica de celulose não branqueada para papel, que a empresa vai montar em Campos, Estado do Rio. O novo estabelecimento, que usará o bagaço de cana como matéria-prima principal, deverá produzir de 18 a 20 mil toneladas de celulose por ano, pelo processo de cozimento contínuo. Esta produção corresponderá a uma economia de divisas da ordem de 1,4 milhões de dólares, líquidos, por ano.

A única providência ocorrida no exercício em referência à construção da fabrica foi a substituição do terreno antes escolhido por outro de maiores dimensões, também localizado em Campos.

Centrais Elétricas de Minas Gerais - Mediante contrato assinado a 15 de maio de 1957 assegurou o Banco a sua garantia aos compromissos assumidos pela empresa Centrais Elétricas de Minas Gerais - CEMIG junto a Siemens Schuckertwerke A.G. em decorrência de operação de crédito realizada para a aquisição de equipamentos. O aval se refere a importância de DM 2.195.139 e o equipamento a im portar se destina a equipar a usina de Cajuru e a completar a sub estação de Santa Luzia.

A barragem de Cajuru, no rio Pará, tributário do São Francisco, foi construída, de início, com a finalidade de melhorar a utilização das instalações geradoras da usina de Gafanhoto, no mesmo curso d'água. Como, porém, além do efeito regularizador, a obra produziu uma queda razoável, decidiu-se construir junto à barragem a nova usina, que terá uma capacidade de 7.500 kW. Na subestação de Santa Luzia pretende-se instalar um condensador síncrono, com a dupla finalidade de melhorar as condições de funcionamento do sistema central e de reduzir as perdas de energia útil na transmissão, aumentando, assim, a potência disponível para o consumidor.

O custo provável da usina de Cajuru será de 62 milhões de cruzeiros, enquanto que o condensador tem um preço de 9,6 milhões de cruzeiros.

Companhia Comércio e Navegação - Nos termos de decisão firmada a 8 de novembro de 1956 o Banco se comprometeu a dar a sua garantia a crédito obtido pela Companhia Comércio e Navegação, junto a fornecedores alemães, até o limite de 8 milhões de DM. O crédito em questão permitirá a aquisição do equipamento de que a empresa carece para mecanizar os serviços de colheita, empilhamento e transporte do sal e instalar uma refinaria para o produto.

A Companhia Comércio e Navegação se dedica, também, à extração de sal na região de Macau, no Rio Grande do Norte. O projeto em execução constitui parte inicial de um programa mais amplo de iniciativas e que abrange, além do aproveitamento dos elementos químicos das salinas - potássio, magnésio e bromo - a instalação de serviços modernos de embarque no porto de Macau.

As inversões previstas para a efetivação do empreendimento ascendem a 250 milhões de cruzeiros, devendo ser atendidas pelo crédito externo e os recursos próprios da empresa. Pleiteou a Companhia Comércio e Navegação, porém, nos últimos meses de 1957, alterações nas condições estabelecidas para a colaboração do Banco, de modo a lhe ser assegurado, ao lado de aval para importância inferior à constante da deliberação anterior, um financiamento em moeda nacional. O pedido estava sendo estudado pelos órgãos técnicos ao findar o ano.

Companhia Intersul de Investimentos - A Comissão Consultiva de Armazéns e Silos do Ministério da Agricultura abriu, em abril de 1957, concorrência para construção e operação de uma rede de silos com capacidade estática de 150.000 toneladas, a ser instalada nos estados do sul do país. A Companhia Intersul de Investimentos, única empresa que apresentou propostas, ganhou a concorrência.

Estando previsto, nos entendimentos mantidos com a Intersul, o aval do Banco à operação de crédito que a mesma viesse a realizar no exterior, foi solicitada a respectiva garantia para o montante de US\$ 3.835.000. Concordeu o Banco, em agosto de 1957, a prestar o seu aval, na forma solicitada.

Companhia Vale do Rio Doce S.A. - Está a Companhia Vale do Rio Doce S.A. se aparelhando, paulatinamente, para exportar, anualmente, 10 milhões de toneladas de minério de ferro. Em 1955 obteve, junto ao EXIMBANK, um crédito de US\$ 3.920.000, o qual seria empregado em um programa de realizações capaz de elevar a 3 milhões de toneladas por ano a sua capacidade de exportação.

O programa em causa, etapa de outros que se seguirão até ser atingida a meta dos 10 milhões, abrangia o seguinte:

- a) - equipamento para o silo regulador, escavado em rocha, em construção no porto de Vitória, inclusive correia transportadora;
- b) - peneiras, correias transportadoras, alimentadores, tremonhas, balanças, estruturas de aço, motores elétricos, etc. para o manuseio do minério em Vitória;
- c) - jogos de truques, engates com amortecedores de choques, rodeiros e freios a ar necessários para equipar 100 vagões de minérios de 50 toneladas, que serão construídos no país e para constituir material sobressalentes;
- d) - seis locomotivas diesel-elétricas de 1.125 HP, capacidade de 2.000 toneladas brutas, de fabricação da General Motors;
- e) - instalação do sistema de comunicação do tipo "carrier", na E.F.V.M.;
- f) - equipamento para oficinas de reparação de locomotivas, Diesel e a vapor, e vagões;
- g) - 70 carretas com capacidade bruta de 10.000 libras e um guindaste, para utilização pelas turmas de conservação das linhas;
- h) - escavadeiras, tratores, caminhões basculantes, perfuratrizes, martelos, etc. para utilização na extração do minério, em Cauê;
- i) - gerador diesel de 300 kW para fornecimento suplementar de energia às instalações existentes nas usinas de Itabira.

O Banco, em atenção ao pedido, recomendou o aval do Tesouro Nacional à operação contratada pela Companhia Vale do Rio Doce, o que foi aprovado. O contrato correspondente foi assinado a 27 de outubro de 1955.

Departamento de Águas e Energia Elétrica do Estado de São Paulo - Conforme decisão de 15 de outubro de 1957 o Banco se comprometeu a prestar a sua garantia às obrigações assumidas pelo Departamento de Águas e Energia Elétrica do Estado de São Paulo junto a fornecedores americanos, até o montante de US\$ 7,807,000. Estes recursos serão utilizados na aquisição de equipamentos destinados a três centrais termo-elétricas (turbo-geradoras a gás) que serão instaladas em Flórida Paulista, Votuporanga e Juquiá.

Com a iniciativa inicia o Departamento novo estágio no que se refere a instalação de usinas termo-elétricas no país, das de que pretende gerar a energia em grandes unidades, concentradas, para posterior distribuição. A tradição, no país, tem sido no sentido de adotar a termo-eletricidade apenas em pequenas unidades; as usinas projetadas, todavia, produzirão, no conjunto, 40.000 kW.

O contrato relativo à prestação de garantia estava sendo elaborado ao encerrar-se o exercício, devendo ser assinado no início de 1958.

Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Espírito Santo - Mediante contrato firmado a 16 de dezembro de 1957 se comprometeu o Banco a prestar sua garantia às obrigações assumidas pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Espírito Santo junto a Caterpillar Tractor Co., no montante de US\$ 189.345,60. O crédito aberto pela empresa americana tem por fim possibilitar ao Departamento a aquisição de 18 motoniveladoras modelo 112.

Trata-se de outra operação realizada com base no Decreto nº 41.097, de 7 de março de 1937, que estabeleceu providências especiais para a aquisição, no exterior, de máquinas rodoviárias. O DER utilizou parcela da quota que lhe foi atribuída na distribuição do crédito global de US\$ 18 milhões assegurado pelo Governo da União.

Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro - A concessão de um crédito de 3 milhões de dólares, ou o equivalente em outras moedas, ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro, foi recomendada pela CMBEU em um projeto especial. Os recursos seriam aplicados na aquisição, no exterior, do país, de equipamento especializado para construção, pavimentação e conservação de rodovias, destinado ao uso da autarquia.

O BIRD concedeu o crédito, no mencionado valor, ao Governo Brasileiro, que o transferiu, com a intervenção do Banco, ao DEER. O contrato regulador da operação é de 6 de outubro de 1955. O crédito foi totalmente utilizado pelo Departamento, que incorporou o equipamento recebido ao seu parque de máquinas. O serviço de encargos do financiamento vem sendo atendido com regularidade.

Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem solicitou o aval do Banco para as operações de crédito que concluíra no exterior, até o montante de 7 milhões de dólares, com o fim de adquirir equipamentos destinados a obras rodoviárias, na conformidade do estabelecido no Decreto nº 41.097, de 7 de março de 1937. Decidiu o Banco, a 11 de julho de 1957, autorizar a concessão de garantias até o limite fixado no aludido Decreto, com a ressalva, todavia, de serem examinadas as operações individualizadamente, na medida em que forem sendo concluídas.

A primeira operação se refere ao montante de US\$ 3.161,458, correspondente a crédito aberto pelo Eximbank. Com estes recursos será adquirido o seguinte equipamento: 10 tratores de esteiras, International, modelo TD-24-241; 10 do modelo TD-14-12; 35 do modelo TD-9-424-1; 35 do mesmo tipo, com caçamba; 25 carregadores, modelo HD; 30 motoniveladoras Austin-Western, modelo 99-L; 21 Adams, modelo 550; 9 Pettibone, modelo 402; 3 Wubert-Warco, modelo 4DG-115; 15 Caterpillar-Diesel, modelo D-7; 2 Allis-Chalmers, modelo 451 e 5 carregadores Allis-Chalmers, TL-12D.

Empresa de Transportes Aerovias Brasil S.A. -- Deliberou o Banco, a 29 de agosto de 1957, a recomendar o aval do Tesouro Nacional a financiamento obtido pela Empresa de Transportes Aerovias Brasil S.A. junto ao Banco da America, em valor correspondente a 7,6 milhoes de dolares. O mencionado credito e parcela de uma despesa de 8,7 milhoes de dolares que sera realizada nos Estados Unidos com a aquisicao de 3 aeronaves do tipo Super-Constellation - 1.049-H e respectivos sobressalentes.

Governo do Estado do Ceara - Mediante contrato assinado a 19 de junho de 1957 o Banco se comprometeu a dar a sua garantia ao credito de perto de 943 mil dolares obtido pelo Governo do Estado do Ceara junto a uma firma fornecedora norte-americana. Os recursos do credito seriam utilizados na aquisicao de equipamento especial para construçao de rodovias e açudes e aberturas de poços para abastecimento d'agua.

Depois de formalizada a operaçao, o Governo do Estado solicitou alteraçoes nas condições estabelecidas, em virtude de haver a firma fornecedora pedido a rescisao amigavel do contrato que antes firmara, por nao se encontrar em condições de cumpri-la. O pedido de alteraçao estava em estudos no Banco ao encerrar-se o exercicio.

Industrias Maquinas Invicta S.A. - Industrias Maquinas Invicta S.A., que se dedica a fabricaçao de maquinas operatrizes, solicitou a colaboraçao do Banco para poder modernizar as suas instalaçoes, de modo a capacitar-se a produzir maquinas destinadas a industria da madeira, tais como serras, furadeiras, malheteiros, prensas, tornos, plainas, lixadeiras e desengrossadeiras. O pedido compreendeu, especificamente, o aval para cerca de 349.000 dolares de um credito obtido junto a fornecedores estrangeiros e garantia para perto de 9 milhoes de cruzeiros, correspondentes ao valor dos agios destinados a cobertura da importaçao obeto do aval.

Os investimentos estão orçados em 34 milhoes de cruzeiros e a produçao, com a efetivaçao do programa estabelcido, se elevara de 233 maquinas por mes, possibilitando a empresa alcançar a cifra de 5.000 unidades por ano.

Laminação Nacional de Metais S.A. - A 28 de novembro de 1957 concordou o Banco em garantir a operaçao de credito que a Laminação Nacional de Metais S.A. contraiu na Alemanha para a aquisicao de equipamentos destinados a expansao das suas instalaçoes. O aval em questao cobrira a importancia de 7,9 milhoes de marcos alemães.

Dedica-se a empresa a fabricaçao de produtos laminados e prensados de metais nao ferrosos, dentre os quais se salientam as ligas de cobre, latao e aluminio. O projeto para o qual se pediu a colaboraçao do Banco tem por fim a ampliaçao da capacidade atual de produçao, de modo que a fabricaçao de laminados de cobre e de latao duplique até 1961.

O investimento necessario a projetada ampliaçao está orçado em perto de 336 milhoes de cruzeiros, incluindo o valor do equipamento estrangeiro (8,6 milhoes de marcos). Estes recursos serão utilizados na compra de laminador reversivel a frio para fitas, laminador duo a frio, instalaçao continua de decapagem, lavagem e secagem, instalaçao com facas circulares, tesouras diversas, fornos de fusao, conjunto de corrida continua, fornos para recozimento, compressores, instalaçoes eletricas, sistema de mesas e roletas de 500 m, bem assim de construçoes de predios para a laminação, fundiçao e outras dependencias.

Material Ferroviário S.A. - Mafersa - Concordou o Banco em conceder o seu aval a operação de crédito que a Material Ferroviário S.A. - Mafersa contraiu na França para a aquisição de equipamentos destinados à ampliação das suas instalações. O aval, no montante de US\$ 1.880.000, foi regulado em contrato firmado a 31 de maio de 1957.

A MAFERSA planeja instalar uma forjaria destinada à fabricação de eixos e rodas para veículos ferroviários, e para isso importara da França fornos de diferentes tipos, equipamento de tempera, prensas hidráulicas de diversas capacidades, martelos-pilão, laminadores, tornos, pontes rolantes, guindastes e outros equipamentos. A produção do estabelecimento será de perto de 9.000 toneladas de equipamento por ano, compreendendo rodas, eixos e aros.

Ministério da Agricultura (Aquisição de Máquinas Agrícolas) - Aprovou o Eximbank, em agosto de 1953, um crédito de 18 milhões de dólares a favor do Banco e a ser utilizado pelo Ministério da Agricultura para a aquisição, nos Estados Unidos, de máquinas e implementos agrícolas. Este equipamento deveria ser posteriormente vendido aos agricultores, de preferência através da cadeia tradicional de distribuidores de máquinas agrícolas.

A operação, em termos gerais, foi estudada pela CMBEU no projeto nº 15. O estabelecimento do esquema para a revenda exigiu demorados entendimentos entre as partes interessadas, retardando a entrada em execução do plano. Não obstante a demora verificada o programa de importação e revenda dos equipamentos foi inteiramente executado e com resultados acima da expectativa.

Até 31 de dezembro de 1957, as compras de equipamento agrícola, por conta do crédito de US\$ 18 milhões, atingiram a cifra de US\$ 17,819,091.31. De outra parte, as vendas, em moeda nacional, ascenderam a US\$ 913,291,587.30, dos quais apenas US\$ 193.381.633,00 correspondem às transações feitas mediante pagamento à vista.

No encerramento do exercício a distribuição do equipamento importado assim se apresentava:

<u>MATERIAL</u>	<u>ENTRADA</u>	<u>ESTOQUE</u>
- Tratores de rodas.....	4391	174
- Tratores de esteiras	883	47
- Arados	3757	86
- Grades	4052	152
- Cultivadores	833	54
- Plantadeiras	734	65
- Sulcadores	31	0
- Lâminas	432	9
- Colhedeiros rebocáveis	148	45
- Ceifadeiras	128	9
- Capinadeiras	6	0
- Adubadeiras	129	0
- Cultivadeira-semeadeira	51	5
- Semeadeira-adubadeira	230	9
- Enfardadeira	6	0
- Elevador	2	0
- Carregadores	30	2
- Moinhos p/cereais	25	0

- Grindaste.....	-	1	-	1
- Escavadores.....	-	203	-	10
- Plaina Terrecedora	-	364	-	6
- Perfuratriz de buracos.....	-	250	-	5
- Debulhador de Milho.....	-	3	-	0
- Desintegrador (Moinho de Martelo)	-	14	-	1
- Enxada Rotativa	-	3	-	3
- Colhedeira automotriz	-	80	-	8
- Subsolador	-	6	-	3
- Segadeiras	-	18	-	1
- Cortador e Carregador de Cana....	-	2	-	0
- Cortador de cana	-	15	-	0
- Carregador de cana	-	24	-	3
- Valetadeira	-	10	-	0
- Motores Estacionários	-	50	-	3
- Motoniveladora	-	1	-	0
- Cultivador com plantadeira e adu- badeira	-	1	-	1

Siderúrgica J.L. Aliperti S.A. - A Siderúrgica J.L. Aliperti solicitou, ainda em novembro de 1953, a colaboração do Banco para permitir a expansão das suas instalações destinadas à produção de ferro e aço. A empresa, porém, solicitou a suspensão do estudo do seu pedido, em virtude de estar reexaminando o projeto de expansão. Em julho de 1956 voltou a empresa ao Banco para solicitar o seu aval à operação de crédito que pretendia realizar na França, para a compra de equipamentos.

A produção da empresa na época do pedido era de 45.000 toneladas de ferro gusa por ano e de cerca de 38.000 toneladas de laminados, no mesmo período. O programa de ampliação, parte de um plano de renovação de maior amplitude, compreende a melhoria das instalações existentes, de modo a atingir a produção de 60.000 toneladas de laminados, por ano, e, ainda, a instalação de novo trem de laminação, com capacidade para 75.000 toneladas. A segunda etapa, para a qual foi pedida a colaboração do Banco, prevê a construção de um forno elétrico de 15 toneladas de corrida, o qual permitirá a produção anual de 20.000 toneladas de aço.

O custo total do projeto atingia, na data do pedido, a 476 milhões de cruzeiros, incluindo o correspondente a perto de 6 milhões de dólares. O Banco, conforme decisão de 5 de junho de 1957, decidiu conceder o aval até o montante de US\$Fr.6.112.072 à operação de crédito que a Siderúrgica J.L. Aliperti S.A. vai contrair com fornecedores franceses.

S.A. Empresa de Viação Riograndense (Varig) - Mediante contrato assinado em 7 de novembro de 1957, o Banco, como agente do Tesouro Nacional, se comprometeu a prestar a sua garantia à operação de crédito contraída pela S.A. Empresa de Viação Riograndense (Varig) junto ao Eximbank e no montante de 5,9 milhões de dólares. Os mencionados recursos se destinam a cobrir parte das despesas realizadas pela VARIG, no montante de 7,7 milhões de dólares, com a aquisição de 2 aeronaves do tipo Super-Constellation L.1.649.

Sociedade Técnica de Fundições Gerais S.A. - SOFUNGE - Conforme decisão de 20 de agosto de 1957, concordou o Banco em assegurar o seu aval a operações de crédito que deverão ser realizadas pela Sociedade Técnica de Fundições Gerais S.A., com o objetivo de adquirir, no exterior, equipamentos destinados à ampliação das suas instalações. A decisão do Banco cobre perto de 2,6 milhões de dólares americanos e 56 mil dólares moeda-convênio.

O projeto de expansão que a SOFUNGE está executando visa ao aumento de sua produção anual de 19.100 toneladas de peças fundidas para 33.500. O aumento em questão beneficiará, sobretudo, a indústria de caminhões, cuja produção se elevará de 1.200 toneladas a 14.700. A produção da empresa se representará por peças usinadas e em bruto, de ferro fundido e de ferro maleável, compreendendo tambores de freio, blocos e cabeçotes, tubos dianteiros e traseiros, etc.

O custo do projeto, segundo estimativa feita na época do pedido, era de 250 milhões de cruzeiros.

Usina Victor Sence - Mediante contrato firmado a 30 de outubro de 1957, comprometeu-se o Banco a garantir a operação de crédito que a Usina Victor Sence realizava na França, no montante de 1 milhão de dólares, para a aquisição de equipamentos destinados à produção de butanol, ácido acético e acetato de butila e a recuperação dos solventes formados no processo da desidrogenação do álcool etílico.

A produção do estabelecimento, depois de instalados os equipamentos a serem importados, será, por ano, de 1.700 toneladas para o butanol, 1.800 para o acetato de butila, 510 para o ácido acético e 403 para os solventes recuperados. O custo total do investimento, compreendendo as despesas em moeda estrangeira, será da ordem de 85 milhões de cruzeiros.

6. Inversões diretas controladas

Determinava a legislação orgânica do Banco o recolhimento à entidade, em cada exercício, de 25% do acréscimo das reservas técnicas constituídas, no ano imediatamente anterior, pelas companhias de seguros e de capitalização. O cumprimento da determinação legal encontrou certa resistência de parte das empresas interessadas que alegaram, sobretudo, a insuficiência da remuneração garantida ao capital por elas imobilizado no Banco, a qual não era bastante, segundo os cálculos atuariais.

Como a Lei dera ao Poder Executivo a faculdade de determinar o depósito compulsório, procurou-se, por via administrativa, contornar a situação criada, estabelecendo-se normas especiais para o recolhimento. Decidiu-se, assim, dispensar o recolhimento de parcela correspondente a 20% dos aumentos de reservas verificados desde que ficasse comprovado haver a companhia interessada investido, em empreendimentos considerados essenciais pelo Banco, pelo menos 32% do aumento em questão. O sistema de aplicações diretas controladas instituído desta forma, como medida conciliatória, recebeu foros de Lei, sendo incorporado ao texto da Lei nº 2.973, de 26 de novembro de 1956. A adoção da providência se fez, todavia, com algumas alterações, sendo a principal a que estabeleceu que os depósitos compulsórios poderão ser substituídos, total ou parcialmente, por aplicações diretas das companhias de seguros e de capitalização, desde que, anualmente, tais aplicações sejam 60% superiores ao valor dos recolhimentos devidos.

A Diretoria do Banco, no uso da nova competência que a Lei lhe atribuiu, de baixar as instruções para regular os recolhimentos em exame, aprovou, a 29 de março de 1957, a seguinte Resolução sobre o assunto:

A Diretoria do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE) usando das atribuições que lhe confere o art. 7º da Lei nº 1.628, de 20 de junho de 1952, com a redação que lhe foi dada pelo art. 9º, da Lei nº 2.973, de 26 de novembro de 1956, resolve:

I

As empresas de seguros e capitalização autorizadas a funcionar no País, inclusive as que operam sob a forma de cooperativas ou de sociedades mútuas, ficam obrigadas a recolher ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, no exercício de 1957, o equivalente a 25% (vinte e cinco por cento) do aumento de suas reservas técnicas verificado no exercício de ... 1956.

II

O aumento de reservas técnicas que servirá de base para o cálculo da percentagem de 25% (vinte e cinco por cento) será apurado pelo BNDE, no confronto da diferença entre os valores constantes dos balanços de 31 de dezembro de 1956 e de 31 de dezembro de 1955.

Para esse fim, as empresas ficam obrigadas a dar entrada no BNDE, até 31 de março de 1957, nos seguintes documentos:

- a) - balanços relativos aos exercícios de 1955 e 1956, publicados em órgão oficial;
- b) - quadro comparativo do aumento verificado nas reservas técnicas, relativamente aos exercícios de 1956 e 1955 e cálculo da percentagem de 25% (vinte e cinco por cento) a ser recolhida ao BNDE.

O cálculo da percentagem de recolhimento obrigatório será modificado se, por ocasião da aprovação do balanço pelo Departamento Nacional de Seguros Privados e Capitalização, do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, for determinada qualquer alteração.

III

O recolhimento ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico poderá ser efetuado em 5 (cinco) parcelas mensais, iguais e sucessivas, a primeira em maio de 1957 e a última em setembro do mesmo ano.

IV

Em caso de comprovada força maior, a juízo do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, poderá ser dilatado o prazo estabelecido no item III.

V

O atraso no recolhimento ao Banco de qual - quer das parcelas mencionadas no item III, ressalvada a hipótese do item IV, implicará na obrigação do pagamento de juros de mora de 1% (um por cento), por mês de atraso de recolhimento, sobre o valor da parcela devida.

VI

O Banco poderá dispensar do recolhimento previsto no item I a empresa que se dispuser a empregar, durante o exercício de 1957, o equivalente a 40% (quarenta por cento) do aumento de suas reservas técnicas em inversões diretas e desde que:

- a)- a empresa submeta à aprovação, em princípio, do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, até 15 de maio de 1957, o respectivo plano de inversões diretas.
- b)- os empreendimentos se enquadrem, a juízo da Diretoria do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, no Programa de Reaparelhamento Econômico definido nas Leis n.ºs. 1 474, 1 518, 1 628 e 2 973.

VII

A aprovação, em definitivo, das aplicações diretas referidas no item anterior dependerá:

- a - de que os projetos sejam apresentados ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, em minúcia, acompanhados de descrição técnica e justificativa econômica;
- b - de declaração da empresa e da entidade beneficiária das inversões diretas de que se sujeitam, contratualmente, sob pena de multa, à fiscalização do Banco, quanto à aplicação dos recursos nos projetos aprovados, bem como, relativamente à entidade beneficiária, ao cumprimento do disposto no item XIII;
- c - de que a empresa se obrigue, contratualmente, perante o Banco, a pagar-lhe juros sobre as importâncias não aplicadas de acordo com o programa de aplicação direta aprovado, à taxa média cobrada pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para projetos semelhantes, desde a época em que seria devido o depósito, nos termos do item III, até a data do recolhimento previsto no item XIV.

VIII

As inversões referidas no item antecedente poderão ser realizadas através de empréstimos, compra de ações ou de debênturas.

IX

Aprovado pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico o plano de investimentos, observado o disposto nos itens V e VI, a empresa deverá comprovar perante o BNDE, até 30 de setembro de 1957, a efetiva contratação da operação ou operações de investimento.

X

Quando, segundo os planos de desembolso aprovados pelo Banco, a utilização de recursos financeiros, de parte da entidade beneficiada, ultrapassar a data de 31 de outubro de 1957, as empresas referidas no item I recolherão ao Banco, durante o mês de novembro de 1957, as importâncias restantes e que serão, pelas empresas beneficiárias, diretamente sacadas no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico.

XI

O plano de investimentos ~~diretos da empresa~~ previsto nos itens VI e VII, poderá ser restrito ou parcelado, e a dispensa de recolhimento ali estabelecida poderá dizer respeito apenas a uma parte das parcelas mensais a que se refere o item III. A dispensa será na proporção de um recolhimento mensal para cada aplicação direta da empresa equivalente a 8% (oito por cento) do aumento das suas reservas técnicas no exercício de 1956 (item II).

XII

A dispensa de recolhimento dependerá, no caso do item anterior:

- a - da apresentação ao Banco, até 15 dias antes da data fixada para o respectivo recolhimento mensal, do plano de investimentos correspondente a um ou mais recolhimentos mensais;
- b - de que sejam observadas as condições dos itens VI, letras a e b, e VII, letras a b e c.

XIII

O Banco cobrará à entidade beneficiada, pela análise de projetos que lhe forem submetidos pela empresa, de acordo com os itens VI, VII e XI, uma comissão de serviço.

As entidades beneficiadas com as inversões diretas se obrigarão, igualmente, no contrato de que trata o item VII, letras b e c, ao pagamento de uma comissão de fiscalização.

XIV

No caso de planos de aplicação direta, nos termos dos itens VI e VII desta portaria, as empresas que deixarem de efetivar as aplicações na forma proposta e aprovada ficarão sujeitas ao recolhimento até 31 de dezembro de 1957:

- a - da percentagem prevista no item I, tratando-se da realização do plano de aplicação direta total;
- b - de uma parte da percentagem prevista no item I, proporcional ao valor das aplicações diretas não realizadas, no caso de falta de cumprimento parcial do plano de aplicação total, ou de falta de cumprimento do plano de aplicação parcia

- c - dos juros de mora previstos no item V, quer se trate de aplicação total ou parcelada.

XV

Das importâncias aplicadas em inversões diretas ou de seus títulos representativos, 75% (setenta e cinco por cento) ficarão vinculados ao BNDE, só sendo liberados no 6º (sexto) exercício após o da realização do investimento.

O montante correspondente a 25% (vinte e cinco por cento) do valor das aplicações diretas poderá ser liberado 3 (três) meses após efetivada a inversão.

XVI

Se a amortização do empréstimo ou debêntures, resgate, reembolso ou amortização das ações ocorrer antes de vencido o prazo referido no item anterior, o produto resultante será reaplicado obrigatoriamente em investimentos previamente aprovados pelo Banco, consoante o item VII, letras a, b e c, desta portaria, só sendo liberados depois que a soma dos prazos da primeira inversão e da seguinte ou seguintes perfizer 6 (seis) exercícios.

XVII

A inobservância do estatuído nesta portaria sujeita as empresas de seguros e capitalização, ademais da aplicação do disposto nos itens V e XIV, as penalidades previstas no artigo 7º do Decreto nº 22.456, de 10 de fevereiro de 1933, e no artigo 163 do Decreto-lei nº 2.063, de 7 de março de 1940.

Os bons resultados da nova orientação seguida quanto aos recolhimentos podem ser avaliados pelos dados abaixo. Conforme se compreende, a concessão para investimentos diretos está determinando um fluxo mais ponderável de recursos das companhias de seguros em benefício de iniciativas estimuladoras do desenvolvimento econômico. O montante das inversões diretas, naturalmente, tenderá a crescer, com o aumento, conseqüentemente, da participação das parcelas não depositáveis no financiamento do programa de desenvolvimento. Concorrerão para este resultado a maior familiaridade das empresas de seguros com investimentos industriais e, também, a elevação da demanda de recursos da parte das empresas.

Ano	Recolhimentos	Inversão direta	T o t a l
1953	177.089	-	177.089
1954	80.568	-	80.568
1955	226.561	-	226.561
1956	69.485	193.279	262.764
1957	130.321	165.477	295.798
Total	684.124	358.756	1.042.880

As inversões diretas foram realizadas nos setores da indústria siderúrgica (Cr\$198 milhões), energia elétrica (Cr\$ 47 milhões) e outras indústrias (Cr\$ 114 milhões). As empresas selecionadas pelas companhias de seguros e de capitalização para as suas inversões foram as seguintes: Aços Villares S.A., Arno S.A. Indústria e Comércio, Termoeletrica Charqueadas S.A., Industrias Dinamo Elétrica do Brasil S.A., Cia. Sul Mineira de Eletricidade, Companhia Siderúrgica Paulista, Fongra - Produtos Químicos, Eletro-Metalúrgica Abrasivos Salto, M.W.M. Motores Diesel e Siderúrgica Rio-grandense. As Prefeituras Municipais de Itumirim, Goiandira, Catalão, Nazário e Santa Helena foram indicadas também, para receber financiamentos de companhias de seguros. Os contratos reguladores das inversões na sua maioria não foram firmados.

Cumpra esclarecer que o Banco não estabeleceu fórmulas rígidas para regular as inversões diretas, deixando que as condições sejam estabelecidas pelas próprias empresas interessadas. Assim, tem-se observado que em alguns casos a preferência é para empréstimos do tipo convencional, em outros se optou pela tomada de debêntures ou pela subscrição de ações do capital social. A participação das companhias de seguros no financiamento dos projetos ora é total ora apenas complementa recursos proporcionados pelo Banco. Em qualquer hipótese, todavia, a cooperação das companhias de seguros somente é deferida nos casos em que a iniciativa poderia receber financiamento direto de parte do Banco.

7. Empréstimos a curto prazo

Já se mencionou, antes, a iniciativa tomada pelo Banco com o fim de facilitar a empreiteiros e subcontratadores o cumprimento regular das suas obrigações com mutuários da entidade, relativas a fornecimento de material ou prestação de serviços. As providências então determinadas foram consubstanciadas na Resolução nº 5, de 3 de novembro de 1953, do Conselho de Administração, que assegurou a obtenção de créditos por empreiteiros.

A 6 de dezembro de 1957, através da Resolução nº 36, foram baixadas novas diretrizes para a concessão de financiamentos a curto prazo a contratantes de mutuários do Banco, os quais corporificam a experiência adquirida com a aplicação da Resolução nº 5, que foi revogada.

Os empréstimos em causa serão destinados, exclusivamente, a:

- a) - conceder recursos para a execução de contratos de fornecimento de máquinas, equipamentos e materiais, prestação de serviços ou realização de obras, compreendidos em projeto financiado pelo Banco;
- b) - financiar aumento e/ou melhoria substancial de máquinas e equipamentos do contratante necessário à execução dos serviços, obras ou fornecimentos contratados.

Beneficiarão, somente, a contratantes de mutuário, designando o vocábulo não só a entidade a qual foi aberto o crédito, mas também sociedades de que o Banco participe como acionista. Faz-se necessário, ainda, que os ajustes se refiram a obrigações incluídas entre as que devem ser realizadas com os recursos proporcionados pelo Banco ou até o montante equivalente ao saldo não in-

tegralizado das ações subscritas pela entidade.

Os financiamentos serão de três categorias, variando as condições em cada caso.

Tratando-se de contrato cujos serviços ou obras já tenham sido total ou parcialmente executados ou as máquinas, equipamentos e materiais já tenham sido totalmente entregues, o Banco poderá antecipar o pagamento de até 80% do preço que o contratante tenha a receber do mutuário. Nesta hipótese será descontada nota promissória da emissão do contratante devidamente avaliada, ~~vencível em 120 dias, prorrogáveis~~, e vencendo juros de 12% ao ano. Se o contrato for de execução continuada, de prestação parcelada de serviços ou fornecimentos, o crédito será sacado pelo contratante a proporção que for emitindo faturas ou duplicatas.

No caso de contratos de serviços ou obras em curso de execução, o financiamento se fará mediante abertura de crédito até 80% do montante do contrato, sacável na medida das aplicações e desde que não excedam os recursos a 60% do preço a receber pela parte executada. As condições quanto a prazo e juros serão as mesmas da hipótese precedente. Se os serviços ainda vão ser executados ou os equipamentos e materiais fornecidos, o financiamento se fará mediante desconto de nota promissória, garantida, até 60% do montante estimado do capital a ser empregado pelo contratante na execução do contrato, em período futuro no excedente de 6 meses. - O prazo será, neste caso, de 180 dias.

A terceira modalidade beneficia o ~~aumento ou melhoria~~ substancial de máquinas e equipamentos do contratante. Este tipo de financiamento só será ~~concedido se o contratante demonstrar:~~

- a) ~~necessidade de aumento ou melhoria substancial de~~ suas máquinas e equipamentos capaz de reduzir o prazo de execução do contrato;
- b) - rentabilidade suficiente para pagar o empréstimo do Banco no prazo de execução do contrato com o mutuário do Banco;
- c) - disponibilidade de recursos para atender à parte do custo das máquinas e equipamentos não financiados pelo Banco.

O crédito compreenderá, no máximo, 60% do preço dos equipamentos a serem adquiridos, incluindo no cálculo as despesas de instalação. O prazo será igual ao da execução do contrato com o mutuário do Banco, revestindo-se da forma de crédito fixo, a juros de 12% ao ano.

A garantia, salvo quanto à última modalidade, será representada pela caução dos direitos creditórios contra o mutuário do Banco, mediante procuração irrevogável, anotada pelo mutuário, a favor da entidade. Exige-se, também, fiança dos principais sócios do contratante. Em referência ao financiamento para aumento ou melhoria de instalações a garantia consistirá na caução do contrato e no penhor mercantil das máquinas e equipamentos, secundada por fiança dos Diretores ou, alternativamente de garantia de Banco idôneo.

Até 31 de dezembro de 1957 haviam sido abertos 27 créditos com fundamento na Resolução nº 5, em valor correspondente a perto de 131 milhões de cruzeiros. ~~Apenas duas operações, no montante de 12 milhões de cruzeiros, foram contratadas durante o exercício.~~

Para atender aos financiamentos à contratante de mútuos reservou o Banco a importância de 200 milhões de cruzeiros, aplicada como crédito rotativo.

8. Adiantamentos

Os recursos do Banco podem ter aplicação também sob a forma de adiantamentos e segundo duas modalidades distintas:

- a) - adiantamentos a empresas ou instituições que obtiveram a colaboração financeira da entidade e cujos financiamentos, já homologados, se encontravam em fase de lavratura do correspondente contrato;
- b) - adiantamentos concedidos pelo Ministério da Fazenda, mediante utilização, na forma do autorizado no parágrafo único do art. 25 da Lei nº 1.628, dos recursos arrecadados a favor do Banco em 1952.

O art. 17 da Lei nº 2.973, de 26 de novembro de 1956, consagrando prática que vinha sendo adotada pelos órgãos deliberativos do Banco, autoriza os adiantamentos do primeiro tipo, desde que sejam oferecidas garantias satisfatórias.

Em 31 de dezembro de 1957 o saldo dos adiantamentos por antecipação de empréstimos ascendia a 821 milhões de cruzeiros.

Os adiantamentos enquadrados na segunda modalidade compreendem recursos concedidos ao Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, Administração do Porto do Rio de Janeiro, Estado do Rio Grande do Sul, Companhia Nacional de Navegação Costeira, Companhia Hidroelétrica do São Francisco e ao próprio Tesouro Nacional, para fazer face à subscrição de ações da Companhia Nacional de Alcalis. O montante destes adiantamentos ascendia, em 31 de dezembro, a Cr\$ 1.154.709.036, não computados os correspondentes juros.

9. Pedidos de Financiamentos e de Avals Negados

Em decorrência da análise a que foram submetidas, o Banco recusou-se a emprestar parcelas dos recursos colocados sob sua responsabilidade ou a prestar garantias a créditos conseguidos no exterior, a uma parte apreciável das solicitações que lhe foram dirigidas até 31 de dezembro de 1957. Os pedidos de ambas as naturezas que se encontravam nessa situação, até a data mencionada, representavam-se, por operações financeiras, em cruzeiros ou moeda norte-americana, nos montantes registrados na tabela que se segue, na qual os dados aparecem segundo os setores de atividades:

SETORES DE ATIVIDADE	FINANCIAMENTOS E AVAIS NEGADOS			
	Até 31-XII-1957		Em 1957	
	Cr\$ 1.000	US\$1.000	Cr\$ 1.000	US\$1.000
Agricultura	331.320	100.553	500	300
Armazenagem	4.053.078	-	2.724.141	-
Energia elétrica ...	1.925.978	46.064	874.565	-
Ferrovias	2.332.079	7.256	2.107.434	7.256
Indústrias	7.502.892	64.226	2.903.327	4.602
Portos e navegação .	2.430.396	12.255	298.413	135
Rodovias	999.970	-	14.800	-
Transportes diversos	85.643	37.337	-	630
Outros setores	3.382.880	56.154	597.300	51.154
T O T A L ...	23.044.236	323.845	9.520.480	64.077

As razões que induzem o Banco a não emprestar seu curso à materialização de determinados objetivos econômicos - em bora, para tanto, formalmente requisitado - têm, geralmente, origem em um dos seguintes fatos:

- a) - a atividade econômica a que se propõe o empreendimento não se encontra enquadrada entre aquelas que a legislação orgânica da entidade permite sejam assistidas;
- b) - o empreendimento não se reveste de características que justifiquem o investimento prioritário de recursos destacados do Fundo de Reparelhamento Econômico, avaliada a essencialidade em função do mérito intrínseco do projeto ou comparativamente com os efeitos econômicos de outras iniciativas alternativamente consideradas;
- c) - as qualificações dos empresários ou as condições da empresa não são de molde a inspirar confiança no êxito do projeto.

Além dos fundamentos referidos, constituem motivos para a inclusão na categoria epigrafada, aqueles pedidos já definitivamente arquivados, ou porque seus responsáveis se desinteressaram do seu andamento por prazo muito longo, ou por não terem sido satisfeitas quaisquer exigências formuladas pelo Banco.

V - MOVIMENTO FINANCEIRO

Os balanços gerais do Banco a 30 de junho e 31 de dezembro de 1957, compreendendo o balanço patrimonial e as demonstrações de resultados do 1º e 2º semestres, figuram, como de praxe, em anexo a presente Exposição. Não obstante, convém formular alguns comentários sobre os dados numéricos correspondentes, mostrando-se, sempre que possível, a evolução de cada elemento nos exercícios sucessivos de atividade do Banco.

Balanço Patrimonial - O quadro demonstrativo das mutações ocorridas nos valores patrimoniais da entidade no quinquênio 1953/57, segundo as principais rubricas, é o seguinte (em milhões de cruzeiros):

A T I V O

RUBRICAS	1953	1954	1955	1956	1957
Disponível	1.197	303	944	1.196	2.325
Realizável	869	2.700	8.175	16.532	25.183
Imobilizado	7	10	35	58	63
Pendente	34	34	379	0	5
Total	2.107	3.047	9.533	17.786	27.576

P A S S I V O

RUBRICAS	1953	1954	1955	1956	1957
Não exigível	34	95	257	300	990
Exigível a longo prazo:	2.050	2.874	8.477	14.869	21.171
Exigível a curto prazo:	19	49	725	2.431	5.155
Pendente	4	29	74	186	259
Total	2.107	3.047	9.533	17.786	27.575

O Ativo - A composição, pelas várias rubricas, das disponibilidades imediatas é a seguinte (em mil cruzeiros):

RUBRICAS	1953	1954	1955	1956	1957
Encaixe	22.487	18.657	2.246	1.808	1.800
Depósitos bancários no país	1.174.547	272.339	929.571	1.179.842	2.304.182
Disponibilidades no exterior	-	12.055	11.697	11.710	4.999
Disponibilidades diversas	-	-	-	2.533	13.988
Total	1.197.034	303.051	943.514	1.195.893	2.324.969

Os depósitos bancários no país a 31.XII.57, segundo a natureza, apresentavam a seguinte composição:

NATUREZA	IMPORTÂNCIAS (Cr\$ 1.000,00)	%	TAXA MÉDIA DE JUROS (%)
Depósitos de movimento ...	2.042.451	88,64	2,0
Depósitos de aviso prévio.	201.731	8,76	5,0
Depósitos a prazo fixo ...	60.000	2,60	5,5
Total	2.304.182	100,00	2,4

O decréscimo de 2,9% para 2,4% da taxa média de juros dos vários tipos de depósitos explica-se pela predominância quase absoluta dos depósitos de movimento (de baixa taxa de juros), no total do movimento, os quais modificaram sua posição relativa de 74,9%, no ano anterior, para 88,64% em 1957.

As disponibilidades no exterior em 31.XII.57 atingiam a US\$190.613.48, dos quais US\$11.324.12 estavam em poder da Representação do Banco nos Estados Unidos e o restante, (US\$179.289.36) em depósito no The First National City Bank of New York. O declínio desta rubrica em relação ao exercício anterior, de cerca de US\$250.000.00, decorre da aquisição de títulos do Governo dos Estados Unidos da América, de maior rendimento do que os depósitos bancários.

As várias rubricas do ativo realizável apresentavam o seguinte comportamento no quinquênio 53/57 (em Cr\$ 1.000,00).

RUBRICAS	1953	1954	1955	1956	1957
Financiamentos e empréstimos ...	813.027	1.861.621	3.336.261	5.768.199	10.930.387
Débitos especiais de mutuários ...	1.330	155.329	1.227.855	1.556.850	1.976.383
Responsabilidades do Tesouro Nacional	-	680.000	3.425.487	9.001.065	11.640.166
Débitos de correspondentes	-	1.257	11.344	6.178	7.549
Diferentes responsabilidades de terceiros	1.409	1.501	2.386	104.695	131.777
Equipamento agrícola para venda	53.186	-	155.575	26.081	22.062
Títulos para venda	53.186	-	-	47.979	296.276
Valores a realizar diversos	256	282	6.055	20.652	26.909
Financiamentos a entidades financiadoras	-	-	-	-	151.082
Total	869.208	2.699.990	8.174.963	16.531.699	25.182.591

O item "Financiamentos e empréstimos", englobando responsabilidades decorrentes de financiamentos, adiantamentos sobre empréstimos autorizados ou desconto de títulos, desdobra-se, em termos absolutos e relativos, nos três últimos exercícios, segundo as atividades exercidas pelos respectivos mutuários, do modo seguinte:

ATIVIDADE ECONOMICA	1955		1956		1957	
	Importâncias (Cr\$1.000)	%	Importâncias (Cr\$1.000)	%	Importâncias (Cr\$1.000)	%
Ferrovias	1.416.792	42,5	3.114.399	54,0	5.949.081	54,43
Energia elétrica	953.176	28,6	1.363.632	23,6	2.994.783	27,40
Indústrias básicas	401.087	12,0	539.821	9,4	1.108.643	10,14
Portos	164.477	4,9	228.080	3,9	271.870	2,49
Frigoríficos ...	90.676	2,7	142.920	2,5	378.622	3,46
Agricultores ...	310.053	9,3	379.347	6,6	227.388	2,08
Total	3.336.261	100,0	5.768.199	100,0	10.930.387	100,00

Os débitos especiais de mutuários distribuem-se da maneira abaixo:

NATUREZA	CONTAS (Cr\$1.000,00)		
	COM JUROS	SEM JUROS	TOTAL
Interveniência em financiamentos estrangeiros..	-	1.549.988	1.549.988
Despesas a reembolsar ...	63.775	8.930	72.705
Comissões, taxas e juros vencidos	118.391	212.631	331.022
Adiantamentos a terceiros	22.667	-	22.667
Total	204.833	1.771.549	1.976.382

Na mencionada distribuição, a interveniência do Banco em financiamentos estrangeiros é a principal componente. Essa interveniência corresponde à prestação de garantias a créditos obtidos no exterior, cuja utilização, até 31.XII.57, atingiu o montante de US\$. 30,202,410.95.

A rubrica que se segue na formação do Ativo Realizável, "Responsabilidades do Tesouro Nacional", é justamente aquela mais ponderável, já que representa 46,22% do total. Esta participação assim elevada decorre principalmente da retenção, pelo Tesouro, dos recursos provenientes da cobrança do adicional do imposto de renda, segundo indicam os números abaixo:

NATUREZA	IMPORTÂNCIA (Cr\$1.000,00)	%
Adicionais do Imposto de Renda retidos	9.441.464	81,11
Multas de mora retidas	73.494	0,63
Bonificações sobre adicionais retidos.	817.737	7,02
Adiantamentos a terceiros	794.709	6,83
Adiantamentos ao Tesouro Nacional	360.000	3,09
Juros sobre adiantamentos	152.264	1,31
Responsabilidades de Exatarias	498	0,01
Total	11.640.166	100,00

As bonificações lançadas como de responsabilidade do Tesouro Nacional referem-se apenas aos adicionais retidos e foram calculadas tomando-se por base a época das arrecadações.

A importância relativa das responsabilidades do Tesouro no ativo realizável irá decrescer, nos exercícios futuros, em virtude da modificação introduzida pela Lei 2.973, de 26 de novembro de 1956, no sistema de arrecadação e transferência, ao Banco, dos adicionais ao Imposto de Renda. O resgate dos débitos atrasados do Tesouro, segundo o disposto na referida lei, deverá ser feito em parcelas anuais mínimas de 1 bilhão de cruzeiros. Por outro lado as importâncias arrecadadas, em exercícios posteriores aquela lei, à conta do Adicional, são transferidas diretamente para crédito da autarquia no Banco do Brasil.

As demais parcelas do ativo realizável são de pequena monta no conjunto, ressaltando apenas "diferentes responsabilidades de terceiros", onde preponderam as importações de material ferroviário, "títulos de renda", na maioria ações preferenciais da Cia. Nacional de Alcalis, e, finalmente, "financiamentos a entidades financeiras", em virtude de financiamento ao Banco do Nordeste do Brasil feito com recursos do 1º Acordo de Excedentes Agrícolas, firmado com o governo americano.

No ativo imobilizado não houve alteração substancial em relação ao exercício anterior, como demonstram os números abaixo:

RUBRICAS	IMPORTÂNCIAS (Cr\$1.000,00)	
	1956	1957
Imóveis	24.266	44.274
Diferentes bens imóveis	9.296	12.837
Instalações	3.773	3.887
Material de consumo ..	1.272	1.976
Total	58.607	63.006

O ativo pendente no exercício de 1957, é composto quase que exclusivamente de despesas a serem apropriadas no final da operação de importação de trilhos poloneses adquiridos à Centrala Hancin Zagranieznegs.

O Passivo. As contas do Passivo não exigível apresentaram o seguinte comportamento nos dois últimos anos:

RUBRICAS	VALORES (Cr\$1.000,00)	
	1956	1957
Capital	160.000	842.545
Fundo de Previsão	133.218	129.068
Fundo de reserva	-	11.579
Depreciações acumuladas	7.100	7.209
Total	300.318	990.401

Nota: em exercícios anteriores a 1956 os fundos do Banco apareciam na rubrica "Fundo de juros e obrigações".

Como se verifica, o aumento substancial ocorrido nas não exigibilidades do Banco decorre, muito principalmente, do aumento de capital no exercício, no valor de Cr\$ 522.544.882,80, devido à incorporação não só de parte dos lucros líquidos do Banco, como também dos dividendos de ações em sociedades de economia mista a que tem direito o Governo Federal. O fundo de previsão, a partir de 1957, é calculado na base de 1% do total das rubricas ativas de "Financiamentos e empréstimos" e "Debitos especiais de mutuários". Os resultados líquidos acumulados em 31 de dezembro de 1957 atingiram a Cr\$ 410.154.191,60; descontando-se daí as apropriações ao capital e ao fundo de previsão, o saldo passou a constituir, no presente exercício, o fundo de reserva.

As exigibilidades a longo prazo são compostas pelas rubricas "Obrigações do Reaparelhamento Econômico" e "Financiamentos por Entidades estrangeiras", cada uma com as seguintes participações no quadriênio 54/57:

RUBRICAS	IMPORTÂNCIAS (Cr\$1.000,00)			
	1954	1955	1956	1957
Obrigações do Reaparelhamento Econômico	2.333.138	6.978.662	11.967.596	18.032.983
Financiamentos por Entidades estrangeiras	540.767	1.498.205	2.901.030	3.137.762
Total	2.873.905	8.476.867	14.868.626	21.170.745

O título "Obrigações do Reaparelhamento Econômico", compreende as importâncias arrecadadas pelo Tesouro Nacional como adicionais ao imposto de renda, as recolhidas ao Banco pelas companhias de seguros e capitalização e as bonificações devidas pelo Banco, descontado o imposto de renda sobre as últimas. O desdobramento dessas exigibilidades é mostrado no quadro abaixo:

E S P E C I F I C A Ç Ã O	IMPORTÂNCIAS (Cr\$ 1.000,00)	
	Da arrecadação ou recolhimento	Da bonificação
I - Adicionais do Impôsto de Renda		
1952.....	1.398.183	328.573
1953.....	1.690.005	317.721
1954.....	2.227.505	314.078
1955.....	2.959.293	278.174
1956.....	3.889.053	182.785
1957.....	* 3.694.256	-
Total.....	15.858.295	1.421.331
II - Recolhimentos de Empresas de Seguros e Capitaliza- ção		
1952.....	183.288	-
1953.....	179.977	33.295
1954.....	125.515	11.372
1955.....	76.002	21.297
1956.....	119.345	3.266
1957.....	-	-
Total.....	684.127	69.230
III - Total Geral.....	16.542.422	1.490.561

* - Até novembro de 1957.

As pequenas discrepâncias que os números acima possam apresentar com dados publicados anteriormente são devidas a devolução de importâncias arrecadadas ou recolhidas indevidamente.

Vale ressaltar que grande parte das exigibilidades registradas, aquelas correspondentes aos adicionais arrecadados e respectivas bonificações não recolhidas ao Banco, são de responsabilidade do Tesouro.

A outra parcela das exigibilidades a longo prazo, financiamentos por entidades estrangeiras, é subdividida em dois tipos de contas:

- 1ª) - Empréstimos ao próprio Banco, atingindo no fim do exercício em pauta o montante de Cr\$......
1.587.773.943,00

incluindo-se aí o equivalente, em moeda nacional, aos US\$ 18 milhões para aquisição de material agrícola para revenda e aos recursos obtidos através do Acôrdo de Excedentes Agrícolas.

- 2ª) - Empréstimos feitos a terceiros com interveniência do Banco, que encontram correspondência na conta de Débitos Especiais de Mutuários do Ativo, no valor em cruzeiros de Cr\$ 1.549.987.729,70.

A curto prazo, as exigibilidades, a 31 de dezembro de 1957, assim se decompunham:

NATUREZA	IMPORTÂNCIA (Cr\$1.000,00)	%
Restos a pagar	2.356	0,1
Depósitos de terceiros	1.971.494	38,2
Créditos especiais de mutuários ..	394.822	7,7
Depósitos especiais	2.566.575	49,8
Fundo de assistência médico social	2.132	
Exigib. a curto prazo diversas ...	217.658	4,2
Total	5.155.040	100,0

Os depósitos especiais, que somam quase 50% do total, provêm de recolhimentos ao Banco de recursos criados por fôrça de lei e com destinação específica; a posição dos saldos de cada espécie de recursos, no fim do exercício contábil, era a seguinte:

ESPECIFICAÇÃO	SALDO DOS DEPÓSITOS (Cr\$ 1.000,00)
Ágios de Petróleo e Derivados	
Fundo Especial	430.588
Fundo Nacional de Pavimentação..	2.263
Fundo Federal de Eletrificação	187.140
Fundo de Melhoramento de Ferrovias..	13.401
Fundo de Renov. Patrim. de Ferrovias	197.152
Impôsto Único s/Energia Elétrica ...	438.559
Rêde Ferroviária Federal S/A	494.434
Depósitos especiais retidos	803.036
Depósitos especiais diversos	2
Total	2.566.575

Finalmente, no passivo pendente estão grupadas as receitas recebidas antecipadamente, para apropriação nos períodos adequados, e que provêm de financiamentos e empréstimos, venda de equipamento agrícola, títulos de renda e de operações diversas.

Contas de Compensação - As responsabilidades de terceiros, registradas no ativo de compensação encontram a devida compensação no lado do passivo, o mesmo acontecendo com as responsabilidades do próprio Banco. Nas responsabilidades de terceiros têm maior expressão as garantias oferecidas por mutuários que figuram especificadamente no quadro abaixo, em Cr\$ 1.000,00, nos dois últimos exercícios:

GARANTIAS	1956	1957
Imóveis e instalações	4.112.935	6.343.679
Títulos caucionados	1.286.058	1.732.332
Receita do mutuário	6.581.416	8.223.419
Direitos creditórios	69.428	68.428
Depósitos em garantia	---	20.000
Garantias diversas	1.660.345	2.036.955
Total. Cr\$	13.710.182	18.425.813

Por seu lado, as responsabilidades do próprio Banco decorriam, principalmente, na data do balanço de desembolsos futuros por conta de financiamentos já contratados. A integralização desses financiamentos se fará, atendendo à atividade econômica dos mutuários, na forma abaixo:

ATIVIDADE ECONÔMICA	SALDO A UTILIZAR (Cr\$ 1.000,00)
Ferrovias	4.627.320
Portos e Navegação.	14.000
Energia Elétrica.	2.308.684
Indústrias Básicas.	80.901
Frig. Matadouros, Armazéns e Silos	297.593
Total. Cr\$	7.328.498

As demais responsabilidades do Banco decorriam de avais e fianças no exterior, no montante em moeda nacional de Cr\$ 2.989.037.767,70, de custódia de valores próprios e de terceiros, no total de Cr\$ 414.792.000,00, de empréstimos a conceder com recursos de financiadores estrangeiros, no valor de Cr\$ 150.559.637,00 e, finalmente, de diversas responsabilidades por conta de contratos de locação firmados na importância de Cr\$ 16.277.556,60.

Resultado do Exercício - Os resultados financeiros atingidos pela entidade no ano de 1957 ficam evidenciados pelo quadro seguinte (em Cr\$ 1.000,00):

RUBRICA	1 ^a Semestre	2 ^a Semestre	TOTAL
Receita	343.830	602.126	945.956
Despesa	165.283	191.972	357.255
Saldo	178.547	410.154	588.701

A Receita - A evolução da receita da entidade no quinquênio 1953 a 1957, distribuída pelos varios itens, e demonstrada pelo quadro abaixo:

RUBRICAS	EXERCÍCIOS				
	1953	1954	1955	1956	1957
Receita de Operações	23.623	80.723	182.073	461.521	837.987
Receitas Patrimoniais	4.173	20.420	30.875	80.245	61.930
Receitas Diversas	4.561	885	25.175	49.327	46.039
Total	32.366	102.027	238.123	591.093	945.956

A Despesa - A despesa, por seu turno, apresentou no mesmo período o comportamento abaixo, discriminando-se a sua natureza (em mil cruzeiros):

NATUREZA	EXERCÍCIOS				
	1953	1954	1955	1956	1957
Despesas de Operações ...	-	1.467	23.141	105.237	252.066
Despesas Patrimoniais	-	-	863	1.725	360
Despesas de Administração	19.832	42.227	52.604	82.556	103.403
Despesas Diversas	-	-	1.058	2.333	1.426
Total	19.832	43.694	77.666	191.851	357.255

A relação percentual entre a despesa e a receita, que vinha declinando até 1956, sofreu ligeiro acrescimo no exercicio de 1957, como pode ser apreciado no quadro abaixo. O fato tem sua explicação no maior aumento relativo do item "Despesas de Operações", em virtude de juros correspondentes a alguns fundos especiais que passaram a ser depositados no Banco.

EXERCÍCIOS	RECEITA	DESPESA	%
1953	32.366	19.832	61,3
1954	102.028	43.694	42,8
1955	238.123	77.666	32,6
1956	591.093	191.851	32,4
1957	945.956	357.255	37,8

O Saldo - O saldo de Cr\$ 410.154.191,60, referente ao 2º semestre de 1957, foi apurado segundo a competência do exercício da despesa e da receita, e em obediência ao Art. 8º da Lei nº 2.973, que atribui ao Tesouro a responsabilidade pelo pagamento de bonificações sobre os adicionais ao Imposto de Renda, no período compreendido entre a sua arrecadação e a efetiva entrega ao BNDE, bem como as demais disposições da Lei 1.628 sobre o assunto.

Do saldo acima a importância de Cr\$129.067.698,40 foi destinada a constituir o fundo de previsão, representando, a partir do exercício em questão, 1% do total das responsabilidades do Banco em financiamentos e avais. Os restantes Cr\$..... 281.086.493,20, bem como a importância de Cr\$ 151.765.178,50, correspondentes ao fundo de previsão do semestre anterior foram transferidos para o fundo de reserva, que atingiu, assim, o montante de Cr\$ 432.851.671,00, superior ao capital da entidade. Em consequência, como manda a legislação em vigor, do montante acima foi destacada a importância de Cr\$ 421.272.441,40, para ser incorporada ao capital permanecendo os Cr\$ 11.579.230,30 restantes como fundo de reserva para o exercício seguinte.

Análise Comparativa - Uma visão de conjunto da evolução que vem experimentando o Patrimônio do BNDE no período de 1954 a 1957, torna-se possível com os quadros reproduzidos a seguir, onde as principais rubricas ativas e passivas figuram em valores absolutos e percentuais.

Informações Especiais - Em obediência à Lei 2.973, é apresentada, finalmente, no presente capítulo, a demonstração discriminada de determinadas despesas administrativas e de publicidade verificadas no exercício de 1957.

BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

BALANÇO GERAL DE 30 DE JUNHO DE 1957

A T I V O

<u>DISPONÍVEL</u>		
ENCALHE	4.366.572,30	
DEPÓSITOS BANCÁRIOS NO PAÍS	983.927.539,00	
DISPONIBILIDADES NO EXTERIOR	11.944.167,30	
DISPONIBILIDADES DIVERSAS	5.157.985,40	1.005.396.264,00
<u>REALIZÁVEL</u>		
<u>FINANCIAMENTOS E EMPRÉSTIMOS</u>		
Ferrovias	4.285.555.801,20	
Portos e Navegação ..	241.794.363,80	
Energia Elétrica	2.043.770.936,30	
Indústrias Básicas ..	703.702.086,00	
Frigoríficos, Matadouros, Arm. e Silos ...	233.920.000,00	
Agricultura	301.167.412,30	7.809.910.599,60
<u>DÉBITOS ESPECIAIS DE MUTUÁRIOS</u>		
Interveniências em Financiamento Estrangeiros ..	1.333.259.239,50	
Outros Deb. Especiais ..	315.582.518,10	1.648.841.757,60
<u>RESPONSABILIDADES DO TESOUREIRO NACIONAL</u>		
Adicionais do Imposto de Renda Retidos	8.623.508.488,70	
Multas de Mora Retidas	49.146.529,20	
Bonif.S/Adicionais Retidos	631.062.825,60	
Adiantamentos a Terceiros	804.709.036,40	
Adiantação Tes. Nacional	360.000.000,00	
Juros S/Adiantamentos ..	124.105.706,60	10.592.532.586,50
<u>DÉBITOS DE CORRESPONDENTES</u>		
	5.913.215,20	
<u>DIFERENTES RESPONSABILIDADES DE TERCEIROS</u>		
	203.683.269,00	
<u>TÍTULOS DE RENDA</u>		
	359.898.000,00	
<u>EQUIPAMENTO AGRÍCOLA DESTINADO À VENDA</u>		
	26.592.950,70	
VALORES A REALIZAR DIVERSOS	13.251.516,70	20.660.623.995,30
<u>IMOBILIZADO</u>		
IMÓVEIS	44.266.001,00	
DIFERENTES BENS MÓVEIS	9.763.578,70	
INSTALAÇÕES	3.788.902,10	
MATERIAL DE CONSUMO	2.138.126,70	59.956.608,50
<u>PENDENTE</u>		
DESPESAS DIFERENCIAIS		24.138,80
Soma		21.726.000.906,60

CONTAS DE COMPENSAÇÃO

<u>RESPONSABILIDADES DE TERCEIROS</u>		
GARANTIAS OFERECIDAS POR MUTUÁRIOS	14.738.214.545,90	
COMPROMISSOS DE FINANCIADORES ESTRANGEIROS	140.138.659,50	
COMPROMISSOS DE FORNECEDORES	1.692.802.259,20	
RESPONSABILIDADES DE TERCEIROS DIVERSAS ..	43,00	16.571.155.507,60
<u>OBJETO DAS RESPONSABILIDADES PRÓPRIAS</u>		
DESEMBOLSOS FUTUROS DE FINANCIAMENTOS ...	3.685.905.196,10	
AVANÇOS E FIANÇAS	1.706.565.737,50	
VALORES CUSTÓDIADOS	101.568.000,00	
DESEMBOLSOS FUTUROS P/C/ DE FINANCIAMENTOS ESTRANGEIROS	1.251.815.152,20	
OBJETOS DIVERSOS	19.805.624,00	6.765.659.709,80
Soma		23.336.815.217,40

Rio de Janeiro, 20 de julho de 1957.

Sebastião de Sant'Anna e Silva
Chefe do Departamento Financeiro

Antonio Francisco Pereira
Chefe da Divisão de Contabilidade
Registro CRC-DF 2783

Lucas Lopes
Presidente

Roberto de Oliveira Campos
Diretor - Superintendente

BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

BALANÇO GERAL DE 30 DE JUNHO DE 1957

P A S S I V O

NÃO EXIGÍVEL

CAPITAL

Capital Inicial	20.000.000,00	
Aumento de Capital ..	300.000.000,00	320.000.000,00
FUNDO DE PREVISÃO		151.765.178,50
DEPRECIACÕES ACUMULADAS		6.323.763,30
		478.088.941,80

EXIGÍVEL A LONGO PRAZO

OBRIGAÇÕES DO REAPARELHAMENTO ECONÔMICO

Adicionais do Imposto de Renda	12.164.247.720,20	
Recolh. de Empresas de Seg. e Capitalização	602.373.844,70	
Bonif. s/Adicionais e Recolhimentos	1.191.691.041,40	13.958.312.606,30

FINANCIAMENTOS POR ENTIDADES ESTRANGEIRAS

Financiamentos c/Interv. do Banco	1.333.259.239,50	
Financiamentos ao próprio Banco	1.662.964.833,20	2.996.224.072,70
		16.954.536.679,00

EXIGÍVEL A CURTO PRAZO

RESTOS A PAGAR		8.542.991,80
DEPÓSITOS DE TERCEIROS		1.013.121.323,20
CRÉDITOS ESPECIAIS DE MUTUÁRIOS		395.689.694,00

DEPÓSITOS ESPECIAIS

Agios de Petróleo e Derivados	294.958.809,30	
Fundo Federal de Eletrificação	406.026.301,10	
Fundo de Melhoramento de Ferrovias	15.346.815,80	
Fundo de Rencuação Patrimonial de Ferrovias	145.967.634,20	
Imposto Único s/Energia Elétrica	495.624.716,40	
Rede Ferroviária Federal, S.A.	322.322.666,40	
Depositos Especiais Retidos	302.910.522,50	
Depositos Especiais Diversos	367,01	2.553.166.832,70

FUNDO DE ASSISTÊNCIA MÉDICO-SOCIAL		1.826.315,90
--	--	--------------

EXIGIBILIDADES A CURTO PRAZO DIVERSAS	123.590.191,90	4.095.737.349,50
---	----------------	------------------

PENDENTE

RECEITAS DIFERIDAS

Receita de Financiamentos e Empréstimos	78.472.057,90	
Receita de Venda de Equip. Agrícola ..	112.936.973,80	
Receita de Operações Diversas	6.228.904,60	197.637.936,30
Soma		21.726.000.906,60

CONTAS DE COMPENSAÇÃO

RESPONSABILIDADES PRÓPRIAS

FINANCIAMENTOS A INTEGRALIZAR	3.685.905.196,10	
AVANÇOS E FIANÇAS NO EXTERIOR	1.706.565.737,50	
CUSTÓDIA DE VALORES	101.568.000,00	
EMPRÉST. A CONCEDER C/RECURSOS DE FINANÇ. ESTRANGEIROS	1.251.815.152,20	
RESPONSABILIDADES PRÓPRIAS DIVERSAS	19.805.624,00	6.765.659.709,80

OBJETOS DAS RESPONSABILIDADES DE TERCEIROS

VALORES EM GARANTIA	14.738.214.545,90	
RECURSOS A UTILIZAR EM MOEDA ESTRANGEIRA ..	140.138.659,50	
CONTRATOS DE FORNECIMENTO	1.692.802.259,20	
OBJETOS DIVERSOS	43,00	16.571.155.507,60
Soma		23.336.815.217,40

Rio de Janeiro, 20 de julho de 1957.

Sebastião de Sant'Anna e Silva
Chefe do Departamento Financeiro

Antonio Francisco Pereira
Chefe da Divisão de Contabilidade
Registro CRC-DF 2783

Lucas Lopes
Presidente

Roberto de Oliveira Campos
Diretor - Superintendente

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO

DO

1º SEMESTRE DE 1957

RECEITA

RECEITA DE OPERAÇÕES

RECEITA DE FINANCIAMENTOS E EMPRÉSTIMOS

Juros de Financiamentos	239.712.012,30	
Comissões de Abertura	3.476.907,60	
Taxas de Fiscalização	7.469.020,90	
Taxas pela Reserva de Capitais	245.125,90	
Juros de Descontos	9.576.854,60	
Comissões de Cobranças	99.530,20	
Juros de Mora	8.110.265,80	
Comissões e Taxas Diversas ..	2.001.501,50	270.691.218,90

RECEITA DE VENDA DE EQUIPAMENTO AGRÍCOLA

Juros por Vendas a Prazo	11.953.689,20	
Taxas de Registro de Contratos	71.600,00	
Juros de Mora	448.761,50	12.474.050,70

JUROS SOBRE ADIANTAMENTOS DE RESPONSABILIDADE DO TESOUREIRO

Juros s/Adiant. a Terceiros .	19.611.262,10	
Juros s/Adiant. ao Tesouro ..	9.000.000,00	28.611.262,10

RECEITAS DE OPERAÇÕES DIVERSAS

Comissões sobre Avais	1.459.378,50	
Juros s/Adiant. Diversos	533.318,50	2.002.697,00
		313.779.228,60

RECEITAS PATRIMONIAIS

RECEITA DE TÍTULOS DE RENDA

Juros de Letras do Tesouro ..	1.786.666,60	
Dividendos	8.742.949,30	10.529.615,90

RECEITA DE DEPÓSITOS BANCÁRIOS

Juros de Depósitos de Movimento	6.143.064,20	
Juros de Depósitos de Aviso Previo	7.113.465,00	13.256.529,20

RECEITAS PATRIMONIAIS DIVERSAS

Juros de Depósitos em Garantia		32.448,00
		23.818.593,10

RECEITAS DIVERSAS

SUBLOCAÇÕES	902.023,20	
ANULAÇÃO DE DESPESAS DE EXERCÍCIOS ANTERIORES .	1.733.776,90	
MULTA DE MORA SOBRE ADICIONAIS DO EMPÉSTO DE RENDA	3.588.546,80	
RECEITAS EVENTUAIS	8.494,70	6.232.841,60

Soma da Receita 343.830.663,30

Rio de Janeiro, 20 de julho de 1957.

Sebastião de Sant'Anna e Silva
Chefe do Departamento Financeiro

Antonio Francisco Pereira
Chefe da Divisão de Contabilidade
Registro CRC-RF 2783

Lucas Lopes
Presidente

Roberto de Oliveira Campos
Diretor - Superintendente

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO

DO

1º SEMESTRE DE 1957

DESPESA

DESPESAS DE OPERAÇÕES

DESPESA DE FINANCIAMENTOS POR TERCEIROS

Obrigações do Reaparelhamento Econômico

Bonif. sobre Adicionais do Imposto de Renda	83.200.833,10	
Bonif. sobre Recolhimentos de Empréstas de Seg. e Capitalização	13.012.365,50	
Despesas Bancárias	126,50	
Outras Despesas	8.822,80	

Financiamentos por Entidades Estrangeiras

Despesas de Representação no Exterior	461.206,80	
Despesas Bancárias	27,90	
Despesas Diversas	11,10	96.683.393,70

DESPESA DE DEPÓSITOS DE TERCEIROS

Juros de Depósitos Limitados	57.515,90	
Juros de Depósitos s/Limite	1.819.426,30	1.876.942,20

DESPESA DE DEPÓSITOS ESPECIAIS

Juros do Fundo de Melhoramento de Ferrovias	5.089.683,80	
Juros do Fundo de Renovação Patrimonial de Ferrovias	7.610.349,00	
Desp. Banc. Fundos de Renov. e Melhoramento	1.142.224,50	
Desp. Diversas do Imp. Único s/Energia Elétrica	107.893,70	13.950.151,00

DESPESA DE VENDA DE EQUIPAMENTO AGRÍCOLA

Despesa de Registro de Contratos		39.492,00
--	--	-----------

DESPESA DE OPERAÇÕES DIVERSAS

Despesa de Créditos Especiais de Mutuários	1.432.863,40	
Despesa de Cobranças p/Terceiros	17.022,10	
Desp. de financ. p/Aquis. Debêntures	93.194,30	1.543.079,80
		114.093.058,70

DESPESAS PATRIMONIAIS

DESPESA DE TÍTULOS DE RENDA

Letras do Tesouro	107.200,00	
-------------------------	------------	--

DESPESA DE DEPÓSITOS BANCÁRIOS

Despesas Bancárias	270,00	107.470,00
--------------------------	--------	------------

DESPESAS DE ADMINISTRAÇÃO

PESSOAL	37.346.444,70	
MATERIAL	1.177.930,00	
DIFERENTES DESPESAS ADMINISTRATIVAS	11.352.779,20	
DEPRECIACÕES	803.190,80	50.680.344,70

DESPESAS DIVERSAS

ANULAÇÃO DE RECEITAS DE EXERCÍCIOS ANTERIORES	250.081,30	
DESPESAS EVENTUAIS	152.339,70	402.421,00

Soma da Despesa

Saldo transferido para:

CAPITAL	160.000.000,00	
FUNDO DE PREVISÃO	18.547.368,90	178.547.368,90
Soma		343.830.663,30

Rio de Janeiro, 20 de julho de 1957

Sebastião de Sant'Anna e Silva
Chefe do Departamento Financeiro

Antonio Francisco Pereira
Chefe da Divisão de Contabilidade
Registro CRC-DF 2783

Lucas Lopes
Presidente

Roberto de Oliveira Campos
Diretor - Superintendente

BALANÇO GERAL DE 31 DE DEZEMBRO DE 1957

A T I V O

<u>DISPONÍVEL</u>		
ENCAIXE	1.800.045,10	
DEPÓSITOS BANCÁRIOS NO PAÍS	2.304.182.498,70	
DISPONIBILIDADES NO EXTERIOR	4.998.909,10	
DISPONIBILIDADES DIVERSAS	13.987.570,80	2.324.969.023,70
<u>REALIZÁVEL</u>		
<u>FINANCIAMENTOS E EMPRÉSTIMOS</u>		
Ferrovias	5.949.081.029,20	
Portos e Navegação	271.869.639,00	
Energia Elétrica	2.994.783.462,00	
Indústrias Básicas	1.108.643.176,10	
Frigoríficos, Matadouros, Arm. e Silos	378.621.654,20	
Agricultura	227.387.978,50	10.930.386.939,00
<u>DÉBITOS ESPECIAIS DE MUTUÁRIOS</u>		
Intervenções em Financiamentos Estrangeiros...	1.549.987.729,70	
Outros Deb. Especiais....	426.395.171,00	1.976.382.900,70
<u>RESPONSABILIDADES DO TESOUREIRO NACIONAL</u>		
Adicionais do Imposto de Renda Retidos	9.441.464.203,30	
Multas de Mora Retidas...	73.493.643,70	
Bonificações s/Adicionais Retidos	817.737.124,50	
Adiantamentos a Terceiros	794.709.036,40	
Adiant. ao Tes. Nacional.	360.000.000,00	
Juros s/Adiantamentos ...	152.263.849,10	
Respons. de Exatórias ...	498.532,20	11.640.166.389,20
<u>DÉBITOS DE CORRESPONDENTES</u>	7.549.290,80	
<u>DIFERENTES RESPONSABILIDADES DE TERCEIROS</u> ...	131.778.543,50	
<u>TÍTULOS DE REND.</u>	296.275.966,00	
<u>EQUIPAMENTO AGRÍCOLA DESTINADO À VENDA</u>	22.062.178,90	
<u>FINANCIAMENTOS A ENTIDADES FINANCIADORAS</u>	151.081.515,20	
<u>VALORES A REALIZAR DIVERSOS</u>	26.909.206,30	25.182.590.929,60
<u>IMOBILIZADO</u>		
<u>IMÓVEIS</u>	44.266.001,00	
<u>DIFERENTES BENS MÓVEIS</u>	12.877.497,60	
<u>INSTALAÇÕES</u>	3.886.590,10	
<u>MATERIAL DE CONSUMO</u>	1.975.889,10	63.005.977,80
<u>PENDENTE</u>		
<u>DESPESAS DIFERIDAS</u>	4.582.297,30	
Soma		27.575.148.228,40

CONTAS DE COMPENSAÇÃO

<u>RESPONSABILIDADES DE TERCEIROS</u>		
GARANTIAS OFERECIDAS POR MUTUÁRIOS	18.425.813.837,70	
COMPROMISSOS DE FINANCIADORES ESTRANGEIROS ..	89.676.455,10	
COMPROMISSOS DE FORNECEDORES	863.351.211,90	
RESPONSABILIDADES DE TERCEIROS DIVERSAS	43,00	19.378.841.547,70
<u>OBJETO DAS RESPONSABILIDADES PRÓPRIAS</u>		
DESEMBOLSOS FUTUROS DE FINANCIAMENTOS	7.828.497.898,70	
AVANÇ. E FIANÇAS	2.989.037.767,70	
VALORES CUSTODIADOS	414.792.000,00	
DESEMBOLSOS FUTUROS P/C DE FINANCIAMENTOS ES-TRANGEIROS	150.559.637,00	
OBJETOS DIVERSOS DE RESPONSABILIDADES PRÓPRIAS	16.277.556,60	11.399.184.860,00
Soma		30.778.006.407,70

Rio de Janeiro, 15 de janeiro de 1958

Sebastião de Sant'Anna e Silva
Chefe do Departamento Financeiro

Antonio Francisco Pereira
Chefe da Divisão de Contabilidade
Registro CRC-DF 2783

Lucas Lopes
Presidente

Roberto de Oliveira Campos
Diretor—Superintendente

BALANÇO GERAL DE 31 DE DEZEMBRO DE 1957
P A S S I V O

<u>NÃO EXIGÍVEL</u>		
<u>CAPITAL</u>		
Capital Inicial	20.000.000,00	
Aumento de Capital	822.544.882,80	842.544.882,80
FUNDO DE RESERVA		11.579.230,30
FUNDO DE PREVISÃO		129.067.698,40
DEPRECIACÕES ACUMULADAS	7.209.240,30	990.401.051,80
<u>EXIGÍVEL A LONGO PRAZO</u>		
<u>OBRIGAÇÕES DO REAPARELHAMENTO ECONÔMICO</u>		
Adic. Imp. de Renda	15.858.295.299,70	
Rec. Empr. Seg. e Cap.	684.126.851,70	
Bonif. s/Adic. e Rec.	1.490.561.302,30	18.032.983.453,70
<u>FINANCIAMENTOS POR ENTIDADES ESTRANGEIRAS</u>		
Financiamentos com Intervenção do Banco	1.549.987.729,70	
Financiamentos ao próprio banco	1.581.773.943,90	3.137.761.673,60
21.170.745.127,30		
<u>EXIGÍVEL A CURTO PRAZO</u>		
RESTOS A PAGAR	2.355.744,70	
DEPÓSITOS DE TERCEIROS	1.971.494.357,50	
CRÉDITOS ESPECIAIS DE MUTUÁRIOS	394.822.405,60	
<u>DEPÓSITOS ESPECIAIS</u>		
Ágios de Petróleo e Derivados.	432.851.610,40	
Fundo Federal de Eletrificação.	187.139.880,20	
Fundo de Melhoramento de Ferrovias	13.400.971,80	
Fundo de Ren. Patrimonial de Ferrovias	197.151.726,10	
Imposto Único s/Energia Elétrica	438.559.476,50	
Rôde Ferroviária Federal S.A.	494.433.903,30	
Depositos Especiais Retidos ..	803.035.782,80	
Depositos Especiais Diversos ..	1.573,30	2.566.574.924,40
FUNDO DE ASSISTÊNCIA MÉDICO-SOCIAL	2.135.259,30	
EXIGIBILIDADES A CURTO PRAZO DIVERSAS	217.658.101,30	5.155.040.792,80
<u>PENDENTE</u>		
<u>RECEITAS DIFERIDAS</u>		
Receita de Financiamentos e Empréstimos	140.536.034,10	
Receita de Venda de Equipamento Agrícola	105.988.363,60	
Receita de Operações Diversas	12.394.617,30	
Receita de Títulos de Renda	42.241,50	258.961.256,50
<u>CONTAS DE COMPENSAÇÃO</u>		27.575.148.228,40
<u>RESPONSABILIDADES PRÓPRIAS</u>		
FINANCIAMENTOS A INTEGRALIZAR	7.828.497.898,70	
AVALS E FIANÇAS NO EXTERIOR	2.989.037.767,70	
CUSTÓDIA DE VALORES	414.792.000,00	
EMPRÉST. A CONCEDER C/RECURSOS DE FINANCIADORES ESTRANGEIROS	150.559.637,00	
RESPONSABILIDADES PRÓPRIAS DIVERSAS	16.277.556,60	11.399.164.860,00
<u>OBJETO DAS RESPONSABILIDADES DE TERCEIROS</u>		
VALORES EM GARANTIA	18.425.815.837,70	
RECURSOS A UTILIZAR EM MOEDA ESTRANGEIRA	89.676.455,10	
CONTRATOS DE FORNECIMENTOS	863.351.211,90	
OBJETOS DIVERSOS DE RESPONSABILIDADES DE TERCEIROS	43,00	19.378.841.547,70
		30.778.006.407,70

Rio de Janeiro, 15 de janeiro de 1958

Sebastião de Sant'Anna e Silva
Chefe do Departamento Financeiro

Antonio Francisco Pereira
Chefe da Divisão de Contabilidade
Registro CRC-DF 2783

Lucas Lopes
Presidente

Roberto de Oliveira Campos
Diretor—Superintendente

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO

DO

2º SEMESTRE DE 1957

RECEITA

RECEITA DE OPERAÇÕES

RECEITA DE FINANCIAMENTOS E EMPRÉSTIMOS

Juros de Financiamentos	370.500.570,30	
Comissões de Abertura	6.414.524,60	
Taxas de Fiscalização	21.436.918,50	
Taxas de Reserva de Capitais	158.755,80	
Juros de Descontos	16.573.042,60	
Comissões de Cobrança	81.902,70	
Juros de Mora	15.700.728,90	
Taxas e Comissões Diversas	<u>7.032.245,60</u>	437.898.689,00

RECEITA DE VENDA DE EQUIPAMENTO AGRÍCOLA

Juros por Venda a Prazo	9.106.331,20	
Taxas de Registro de Contratos	100.200,00	
Juros de Mora	834.174,90	
Receitas Diversas	<u>1.186,20</u>	10.041.892,30

RECEITA DE AVAIS E FIANÇAS

Importação de Material Agrí- cola	5.632.869,60	
Operações Diversas	<u>41.731.787,70</u>	47.364.657,30

JUROS SOBRE ADIANTAMENTOS DE RESPONSABILIDADE DO TESOUREIRO

Juros s/Adiant. a Terceiros	19.902.448,10	
Juros s/Adiant. ao Tesouro	<u>9.000.000,00</u>	<u>28.902.448,10</u> 524.207.686,70

RECEITAS PATRIMONIAIS

RECEITA DE TÍTULOS DE RENDA

Juros de Letras do Tesouro..	4.213.333,40	
Dividendos de Ações	11.859.808,90	
Juros de Títulos Estrangeiros	<u>34.792,50</u>	16.107.934,80

RECEITA DE DEPOSITOS BANCÁRIOS

Juros de Depósitos de Movi- mento	11.299.074,30	
Juros de Dep. Aviso Prévio	4.912.127,30	
Juros de Dep. a Prazo Fixo	4.400.000,00	
Juros de Depósitos Diversos	<u>1.369.092,00</u>	21.980.293,60

RECEITAS PATRIMONIAIS DIVERSAS

Juros de Depósitos em Garan- tia		<u>23.535,50</u> 38.111.763,90
---	--	--------------------------------

RECEITAS DIVERSAS

SUBLOCAÇÕES	902.183,20	
ANULAÇÕES DE DESPESAS DE EXERCÍCIOS ANTERIORES	218.269,30	
MULTAS DE MORA SOBRE ADICIONAIS DO IMP.DE RENDA	38.685.719,60	
RECEITAS EVENTUAIS	<u>82,90</u>	<u>39.806.255,00</u>

Soma da Receita..... 602.125.705,60

Rio de Janeiro, 15 de janeiro de 1958

Sebastião de Sant'Anna e Silva
Chefe do Departamento Financeiro

Lucas Lopes
Presidente

Antonio Francisco Pereira
Chefe da Divisão de Contabilidade.
Registro CRC-ET 2783
Roberto de Oliveira Campos
Diretor-Superintendente

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO

DO

2º SEMESTRE DE 1957

DESPESA

DESPESAS DE OPERAÇÕES

DESPESAS DE FINANCIAMENTOS POR TERCEIROS

Obrigações do Reaparelhamento Econômico

Bonif. sobre Adicionais do Imposto de Renda 99.181.546,40

Bonif. sobre Recolhimentos de Empréstas de Seg. e Capitalização 13.014.415,60

Despesas Bancárias 3.924.725,50

Financiamentos por Entidades Estrangeiras

Despesas de Representação no Exterior 422.955,30

Despesas Bancárias 20,00 116.543.662,80

DESPESAS DE DEPÓSITOS DE TERCEIROS

Juros de Depósitos Limitados 149.958,40

Juros de Depósitos sem Limite 3.264.904,40 3.414.862,80

DESPESAS DE DEPÓSITOS ESPECIAIS

Juros do Fundo de Melhoramento de Ferrovias 5.937.825,30

Juros do Fundo de Renovação Patrimonial de Ferrovias 8.931.753,00

Desp. Bancárias dos Fundos de Ren. e Melhoramento 358,123,10

Desp. Div. do Imposto Único sobre Energia Elétrica 857.138,70 16.084.840,10

DESPESAS DE VENDA DE EQUIPAMENTO AGRÍCOLA

Despesas de Registro de Contrato 39.164,00

DESPESAS DE OPERAÇÕES DIVERSAS

Despesas de Créditos Especiais de Mutuários 1.453.466,50

Desp. de Cobranças por Terceiros 43.465,40

Desp. de Financ. p/Aquis. Debêntures 393.004,90 1.889.936,80 137.972.466,50

DESPESAS PATRIMONIAIS

DESPESAS DE TÍTULOS DE RENDA

Letras do Tesouro 252.800,00

DESPESAS DE ADMINISTRAÇÃO

PESSOAL 39.971.421,40

MATERIAL 1.760.134,20

DIFERENTES DESPESAS ADMINISTRATIVAS 10.105.880,10

DEPRECIACOES 885.477,00 52.722.912,70

DESPESAS DIVERSAS

EXISTÊNCIAS DO ATIVO 603.443,00

ANULAÇÕES DE RECEITAS DE EXERCÍCIOS ANTERIORES 419.891,80 1.023.334,80

Soma da Despesa 191.971.514,00

Saldo transferido para:

FUNDO DE PREVISÃO 129.067.698,40

FUNDO DE RESERVA 281.086.493,20 410.154.191,60

Soma Cr\$ 602.125.705,60

Rio de Janeiro, 15 de janeiro de 1958

Sebastião de Sant'Anna e Silva
Chefe do Departamento Financeiro

Lucas Lopes
Presidente

Antonio Francisco Pereira
Chefe da Divisão de Contabilidade
Registro CRC-DF 2783
Roberto de Oliveira Campos
Diretor - Superintendente

VALORES DO ATIVO DO B.N.D.E. SEGUNDO AS PRINCIPAIS RUBRICAS -1953/1957

RUBRICAS	1953 (Cr\$1.000,00)	1954 (Cr\$1.000,00)	1955 (Cr\$1.000,00)	1956 (Cr\$1.000,00)	1957 (Cr\$1.000,00)
I - ATIVO DISPONIVEL	1.197.034	303.051	943.514	1.195.893	2.324.969
1-Encaixe	22.487	18.657	2.246	1.808	1.800
2-Depositos Bancarios no Pais	1.174.547	272.339	929.571	1.179.842	2.304.182
3-Disponibilidades no Exterior	-	12.055	11.697	11.710	4.999
4-Disponibilidades Diversas	-	-	-	2.533	13.988
II - ATIVO REALIZAVEL	869.208	2.699.990	8.174.963	16.531.699	25.182.591
1-Financiamentos e Empréstimos	813.027	1.861.621	3.336.261	5.768.199	10.930.387
2-Debitos Especiais de Mutuarios	1.130	155.329	1.227.855	1.556.850	1.976.383
3-Responsabilidades do Tesouro Nacional	-	680.000	3.435.487	9.001.065	11.640.166
4-Debitos de Correspondentes	-	1.257	11.344	6.178	7.549
5-Diferentes Responsabilidades de Terceiros	1.409	1.501	2.386	104.695	131.777
6-Titulos de Rendá	53.186	-	-	47.979	296.276
7-Equipamento Agrícola Destinado a Venda	-	-	155.575	26.081	22.062
8-Financiamentos a Entidades Financiadoras .1.....	256	282	6.055	20.652	151.082
9-Valores a Realizar Diversos	7.522	10.407	34.786	58.607	63.066
III - ATIVO IMOBILIZADO	-	-	23.166	-	-
1-Imoveis em Aquisição	-	-	7.525	9.296	12.877
2-Diferentes Bens Moveis	4.149	6.597	2.866	3.773	3.887
3-Instalações	2.117	2.684	1.229	1.272	1.976
4-Material de Consumo	1.256	1.126	-	44.266	44.266
5-Imoveis	-	-	-	-	4.582
IV - ATIVO PENDENTE	33.517	34.113	379.599	8	-
1-Bonificações s/Adicionais Imposto de Renda	-	-	288.729	-	-
2-Bonificações s/Recolh. Cia. Seg. e Capit.	-	-	19.447	-	-
3-Serviço de Arrecadação e Resgate	33.517	34.113	71.423	-	-
4-Premio de Seguro	-	-	-	8	-
5-Despesas Diferidas	-	-	-	-	4.582
TOTAL GERAL	2.107.882	3.047.561	9.532.862	17.786.207	27.575.148

VALORES DO PASSIVO DO B.N.D.E., SEGUNDO AS PRINCIPAIS RUBRICAS - 1953/1957

RUBRICAS	1 9 5 3 (Cr\$1.000,00)	1 9 5 4 (Cr\$1.000,00)	1 9 5 5 (Cr\$1.000,00)	1 9 5 6 (Cr\$1.000,00)	1 9 5 7 (Cr\$1.000,00)
I - PASSIVO NÃO EXIGÍVEL	34.510	94.594	257.071	300.317	990.401
1-Capital	20.000	20.000	20.000	160.000	842.545
2-Fundo de Previsão	-	-	-	133.217	129.068
3-Depreciações	800	2.550	4.570	7.100	7.209
4-Fundos de Juros de Obrigações	13.710	72.044	232.501	-	-
5-Fundo de Reserva	-	-	-	-	11.579
II - EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	2.050.488	2.873.905	8.476.867	14.868.626	21.170.745
1-Obrigações do Reparelhamento Econômico	2.050.488	2.333.138	6.978.662	11.967.596	18.032.983
2-Financiamentos por Entidades Estrangeiras	-	540.767	1.498.205	2.901.030	3.137.762
III - EXIGÍVEL A CURTO PRAZO	18.610	49.488	724.664	2.431.067	5.155.041
1-Restos a Pagar	-	460	925	1.218	2.356
2-Depósitos de Terceiros	17.689	5.334	339.914	406.794	1.971.494
3-Créditos Especiais de Mutuários	-	3.332	361.550	371.819	394.823
4-Depósitos Especiais	-	-	-	1.629.225	2.566.575
5-Fundo de Assistência Médico Social	-	-	-	-	2.135
6-Exigibilidades a Curto Prazo Diversas	921	40.362	21.961	22.011	217.658
7-Créditos de Correspondentes	-	-	314	-	-
IV - PENDENTE	3.674	29.574	74.259	186.197	258.961
TOTAL GERAL	2.107.282	3.047.561	9.532.861	17.786.207	27.575.148

I - INFORMAÇÕES ESPECIAIS SOBRE DESPESAS

1. Desdobramento das despesas administrativas -

a) - Primeiro semestre

E s p e c i f i c a ç ã o	Importância	
	Parcial	Total
Serviços de Terceiros		
Serviços Técnicos	989.218,00	
Portes e Telegramas	117.342,80	
Luz, Fôrça, Gás e Telefone	188.158,20	
Publicações e Publicidade	1.708.012,10	
Impressões e Encadernações	899.305,00	
Conservação e Reparo	496.099,70	
Outros Serviços de Terceiros	300.998,20	4.699.134,00
Encargos Diversos		
Aluguéis	4.791.000,00	
Contribuições para Associações	189.234,40	
Despesas de Condução e Viagens	413.724,00	
Seguros	15.504,70	
Bolsas de Estudos	50.000,00	
Despesas Especiais de Fiscalização ..	200.483,30	
Seleção e Aperfeiçoamento de Pessoal.	49.313,60	
Assistência Médico Social	907.570,70	
Outros Encargos Diversos	36.814,50	6.653.645,20
S O M A	C\$	11.352.779,20

b), - Segundo semestre

E s p e c i f i c a ç ã o	Importância	
	Parcial	Total
Serviços de Terceiros		
Serviços Técnicos	954.828,80	
Portes e Telegramas	169.231,90	
Luz, Fôrça, Gás e Telefone	365.952,20	
Publicações e Publicidade	223.370,10	
Impressões e Encadernações	421.675,00	
Conservação e Reparos	507.432,50	
Outros Serviços de Terceiros	328.679,90	2.971.170,40
Encargos Diversos		
Aluguéis	4.924.579,00	
Contribuições para Associações	211.349,60	
Despesas de Condução e Viagens	588.695,00	
Seguros	16.628,70	
Despesas Especiais de Fiscalização ..	197.579,60	
Seleção e Aperfeiçoamento de Pessoal.	108.390,80	
Assistência Médico Social	986.669,40	
Outros Encargos Diversos	100.817,60	7.134.709,70
S O M A Cr\$		10.105.880,10

2. Relação dos jornais e Empresas de publicidade que prestaram serviços ao B.N.D.E., durante o ano de 1957 (+)

Empresa e Publicação	Data	Serviço Prestado	
Boletim Cambial	11.1	Assinatura anual da revista referente período: janeiro 1957 a janeiro 1958.....	1.200,00
Correio da Manhã S.A.	17.1	Editai comunicando o não funcionamento da Tesouraria, para efeito de Balanço	1.846,00
Idem	1.3	Anúncio - procurando local para o Curso da Cepal	648,00
Idem	29.6	Publicação "Esclarecimentos do Sr. Lucas Lopes - A verdade sobre o acôrdo do Trigo"	240.000,00
Idem	31.12	Editai comunicando o não funcionamento da Tesouraria, para efeitos de Balanço	1.800,00
S/A Diário de Notícias	21.1	Editai comunicando o não funcionamento da Tesouraria, para efeito de Balanço	660,00
Idem	29.6	Publicação "Esclarecimentos do Sr. Lucas Lopes - A verdade sobre o acôrdo do Trigo"	100.000,00
Idem	31.12	Editai comunicando o não funcionamento da Tesouraria, para efeitos de Balanço	1.320,00
Empresa Jornalística Brasileira S/A	5.2	Editai comunicando o não funcionamento da Tesouraria, para efeito de Balanço	1.920,00
O Globo	29.6	Publicação "Esclarecimentos do Sr. Lucas Lopes - A verdade sobre o acôrdo do Trigo"	222.200,00
Idem	31.12	Editai comunicando o não funcionamento da Tesouraria, para efeitos de Balanço	2.600,00
Lux Jornal	19.2	Assinatura de recortes de jornais de janeiro a março de 1957	6.000,00
Idem	20.5	Assinat.ref.da abril a jun.1957	6.000,00
Idem	15.7	Assin.ref.de julho a Set. 1957	6.000,00
Idem	12.11	Assin.ref.de out. a Dez. 1957	6.000,00
Jornal do Comercio S/A.	1.3	Anúncio - procurando local para o curso da CEPAL	600,00

(+) Exclusive Departamento de Imprensa Nacional.

(continua)

Empresa e Publicação	Data	Serviço Prestado	
Idem	29.6	Transporte	598.794,00
Idem	29.6	Publicação - "Esclarecimentos do Sr. Lucas Lopes - A verdade sobre o acôrdo do Trigo"	235.700,00
Idem	31.12	Edital comunicando o não funcionamento da Tesouraria para efeitos de Balanço	1.200,00
Monitor Mercantil S/A.	1.3	Assinatura anual da revista "Monitor Mercantil"	200,00
Idem	1.3	Assinatura anual do "Boletim Comercial e Hipotecas"	2.160,00
S/A Jornal do Brasil	1.3	Anúncio procurando local para o Curso da CEPAL	372,00
Idem	31.12	Edital comunicando o não funcionamento da Tesouraria para efeitos de Balanço	1.260,00
Empresa Jornalística D.N.S/A	12.3	Assinatura anual da revista "Publicidade & Negócios"	350,00
Idem	27.12	Assinatura anual da revista "Publicidade & Negócios"	400,00
Fund. Getúlio Vargas	29.4	Anúncio de 1 página na revista "Conjuntura Econômica - edição internacional "Financing Operation" of the BNDE	6.500,00
Revista Econômica Brasileira	2.5	Anúncio de 1 página "Economia Brasileira - relativa às atividades do Banco no setor de Empréstimos"	5.000,00
Idem	1.10	Anúncio de 1 página "Economia Brasileira" - relativa às atividades do Banco no setor de Empréstimos	5.000,00
Editora "O Observador S/A"	7.5	Assinatura anual da Revista "O Observador Econômico e Financeiro"	300,00
Idem	19.8	Edital - comunicando as atividades do Banco no setor de Financiamentos	5.500,00
Casa Craskley Ltda.	19.6	Assinatura anual da revista - "Financial Times"	240,00
Idem		Assinatura anual da revista "Fairplay"	900,00

Empresa e Publicação	Data	Serviço Prestado	
		Transporte	863.876,00
S/A Diário da Noite	29.6	Publicação "Esclarecimentos do Sr. Lucas Lopes - "A verdade sobre o acôrdo do Trigo"	59.700,00
Idem	31.12	Edital comunicando o não funcionamento da Tesouraria para efeitos de Balanço	2.600,00
Editora "Ultima Hora S/A"	29.6	Publicação "Esclarecimentos do Sr. Lucas Lopes - A verdade sobre o acôrdo do Trigo"	204.000,00
Idem	31.12	Edital comunicando o não funcionamento da Tesouraria para efeitos de Balanço	2.600,00
S.A."O Jornal"	29.6	Publicação "Esclarecimentos do Sr. Lucas Lopes - A verdade sobre o acôrdo do Trigo"	150.000,00
S.A."Diário Carioca"	29.6	Publicação "Esclarecimentos do Sr. Lucas Lopes - A verdade sobre o acôrdo do Trigo"	107.520,00
Idem	31.12	Edital comunicando o não funcionamento da Tesouraria para efeito de Balanço	1.200,00
S/A. Estado de São Paulo	29.6	Publicação - "Esclarecimentos do Sr. Lucas Lopes - A verdade sobre o acôrdo do Trigo"	170.000,00
S/A Diário de São Paulo	29.6	Publicação - Esclarecimentos do Sr. Lucas Lopes - "A verdade sobre o acôrdo do Trigo"	170.000,00
S/A Diário de Notícias de P. Alegre	29.6	Publicação - Esclarecimentos do Sr. Lucas Lopes - "A verdade sobre o acôrdo do Trigo"	70.280,00
Sup. da Moeda e do Crédito	7.8	Assinatura anual do Boletim da Super. da Moeda e do Crédito ..	360,00
Informador Comercial	19.8	Assinatura Anual	1.000,00
Revistas "Estrelas"	10.9	Reportagem de 2 páginas em homenagem ao Brasil	50.000,00
Construção Equipa Editora Ltda	17.9	Assinatura anual da revista "Construção"	360,00
T O T A L		1.853.496,00

3. PAGAMENTOS EFETUADOS PELA REPRESENTAÇÃO DO
BNDE NOS ESTADOS UNIDOS

N A T U R E Z A	VALOR	
	US\$	Cr\$
Despesas de representação e viagem	13,200.00	451.356,00
Gratificação por serviços prestados	9,533.90	335.712,50
Telefone	704.50	23.928,20
Serviços fotostáticos	31.24	1.087,80
Portes e telegramas	1,444.13	49.288,10
Bens móveis para o Banco	1,045.30	36.117,50
Serviços tipográficos	57,50	1.964,80
Limpeza e reparo de máquinas	40.00	1.363,60
Aquisição de livros para a Biblioteca	134.17	4.529,70
Material de expediente	215.41	7.303,40
Assinatura de jornais e revistas	274.24	9.316,70
Bens móveis para a representação	294.50	9.588,50
Diárias	1,650.00	57.670,60
Ajuda de custo	208.00	7.107,40
Despesas com transportes	615.56	21.033,70
TOTAL	29,448.45	1.017.368,50

4. Despesas do Pessoal do BNDE - 1955/57

ESPECIFICAÇÃO	1956	1957
DIREÇÃO SUPERIOR		
Honorários do Conselho	394.000,00	447.000,00
Representação do Conselho	745.548,50	844.516,10
Honorários da Diretoria	2.030.055,50	3.218.709,70
Adicionais	47.662,30	-,-
Salário-Família	35.000,00	58.850,00
Gratificação Especial	238.223,10	543.951,60
Substituições	135.047,70	186.532,10
TOTAL	3.625.537,10	5.299.559,50
PESSOAL DE CHEFIA		
Vencimentos de Cargos em Comissão ..	18.630.732,00	20.370.630,60
Gratificação de Funções Especiais..	61.000,00	52.000,00
Adicionais	937.420,20	1.168.033,80
Salário-Família	345.900,00	336.250,00
Substituições	512.484,20	948.756,60
Gratificação Especial	1.553.623,90	3.584.911,30
TOTAL	22.041.160,30	26.460.582,30
PESSOAL DE EXECUÇÃO		
Vencimentos de Carreira	31.275.099,70	32.926.595,10
Salários de Contratados	533.000,00	1.094.418,20
Gratificações de Funções Especiais..	1.328.005,10	1.089.247,60
Adicionais	39.060,50	34.500,00
Salário-Família	509.650,00	601.350,00
Gratificação Especial	2.512.581,60	5.965.946,30
Serviços Extraordinários	841.100,80	731.575,10
Substituições	-,-	1.500,00
TOTAL	37.038.477,70	42.445.132,30
OUTRAS DESPESAS DE PESSOAL		
Ajuda de Custo	421.460,00	986.646,30
Diárias	417.230,00	1.520.445,70
Representação	42.480,00	553.500,00
Indenizações de Férias	-,-	52.000,00
TOTAL	881.170,00	3.112.592,00
TOTAL GERAL	63.586.345,10	77.317.866,10

Nota: O total das despesas de pessoal permaneceu abaixo do limite fixado no Art. 22 da Lei nº 2.973 de 26.11.1956.

TERCEIRA PARTE

PROGRAMA DE ATIVIDADES PARA 1958

I - ADMINISTRAÇÃO GERAL

Não se tornou possível por em execução durante o exercício, como era esperada, a nova organização administrativa do Banco, em seguimento a entrada em vigor do novo Regimento estabelecido para a entidade. A revisão do texto antes aprovado para este estatuto, com o intuito de nele incorporar dispositivos que se fizeram indispensáveis em virtude de normas da Lei nº 2.973, de 26 de novembro de 1956, prolongaram-se por mais tempo do que se contava. Por outro lado, o projeto definitivamente redigido deve ser examinado no Ministério da Fazenda, antes de ser referendado, o que exige, naturalmente, certo prazo.

Pode-se esperar, porém, em face da situação em que se encontra o respectivo processo, seja o novo Regimento aprovado pelo Ministro da Fazenda nos primeiros dias de 1958. Adotada que seja a nova estruturação dos departamentos superiores da entidade, imediatamente serão baixadas as normas complementares, com o estabelecimento da subestrutura orgânica do Banco. O assunto já está também convenientemente estudado nos seus aspectos capitais, constituindo fácil tarefa, assim, a elaboração do texto definitivo da respectiva Resolução. O ato, aliás, já preparado sob a forma de anteprojeto, fixará a subdivisão administrativa dos diferentes órgãos, fixando, para cada qual, as respectivas atribuições.

Estão também concluídos os estudos relativos ao plano de classificação dos cargos e carreiras do quadro de pessoal do Banco, o que tornará possível a sua adoção também no início do exercício. A mesma situação se observa quanto ao sistema de apuração de merecimento do pessoal, que, conforme ficou decidido, será adotado, a título experimental, já a partir do primeiro trimestre do novo exercício.

Estes são os projetos de maior significado, para 1958, no setor da administração geral.

II - PROGRAMA DE INVESTIMENTOS

1. Introdução

A enunciação de um plano de investimentos por uma entidade como o Banco, ressalvadas as diferenças de escala, visa aos mesmos objetivos que, em bases de maior amplitude, conceituam a própria programação para o desenvolvimento econômico: reunir recursos financeiros e ordenar as suas aplicações com o fim de acelerar o ritmo do crescimento do país. A identificação, nessa base, do objetivo do plano de inversões, traz implícita a necessidade de, em primeiro lugar, concentrar as disponibilidades e, a seguir ou concomitantemente, de selecionar as aplicações de modo que o fim visado seja atingido.

O balanço entre recursos e aplicações talvez não haja constituído a intenção do legislador ao estabelecer, originariamente, a obrigação para o Banco de incluir, nas Exposições anuais sobre a situação do Programa de Recaparelhamento Econômico, um capítulo especial sobre o plano de trabalho em cada exercício seguinte. Pode-se interpretar, todavia, haja o intuito se manifestado, posteriormente, quando se exigiu da entidade a elaboração de um orçamento de investimentos, de validade anual, visto como a tarefa precípua da mesma reside justamente nessa aplicação selecionada de recursos de capital. E é este o entendimento que se aceita e que serve de base ao presente capítulo.

A programação de investimentos, assim definida, sofre, porém, limitação nos seus termos básicos, quando é formulada em referência ao Banco. É que dispositivos de lei restringem a liberdade de atuação da entidade, tanto em referência ao levantamento dos recursos quanto em relação a posterior disponibilidade dos mesmos. Realmente, de um lado as possibilidades de obter capital para inversões ficam restringidas aquelas que a lei já estabeleceu e, de outra parte, as aplicações têm que se efetivar também segundo preceitos gerais já estabelecidos.

No que concerne a recursos financeiros, destarte, o programa se limitara a orçar as disponibilidades que se espera sejam carreadas para o Banco no exercício em consideração e que possam ser por ele movimentadas, com maior ou menor liberdade, em benefício das aplicações para o desenvolvimento econômico.

No que se refere às aplicações, se bem que dispositivos da lei consagrem normas para o exercício da ação financiadora, mais extensa área foi deixada ao Banco. De fato, segundo se esclareceu na seção sobre Critérios Normativos do capítulo "Financiamentos", na segunda parte, as diretrizes quanto a investimentos são estabelecidas, com grande liberdade, pelo próprio Banco. Há, entretanto, a limitação maior, somente dentro da qual se exercita o arbítrio da entidade: a definição dos setores de atividades que podem receber colaboração financeira. Tem-se, então, que o Banco não é livre para selecionar os setores que farão jus a sua ajuda, estando preso a enumeração legal; tem competência para optar, porém, alternativamente, não apenas entre empreendimentos individualizados dentro de cada setor ou subsetor, mas também entre os próprios setores de atividade, genericamente considerados.

A complexidade das decisões alternativas já foi antes focalizada, mencionando-se, também, as diretivas que o Banco adota

para que das opções resultem sempre os maiores benefícios para a economia nacional. Há que assinalar, no momento, que a opção primária que é realizada através do programa de investimentos não pode estar divorciada, naturalmente, da conjuntura do país e da política econômico-financeira estabelecida pelo Governo. Assim, não pode ignorar o Banco, ao estabelecer as linhas gerais da sua ação propulsora, o programa de metas em cuja realização está o Governo empenhado e para a concretização das quais a sua colaboração é tida por fundamental. É um fator extrínseco, de capital importância, porém, na política de inversões a breve e a longo prazos.

Mas o programa de investimentos, em uma instituição bancária, ainda que proposta a objetivos de ordem pública, - como ocorre no caso do Banco - não pode ficar adstrito apenas aos problemas de natureza econômica. Outras contingências, como seja a necessidade de possibilitar aos responsáveis pela sua administração boa gerência financeira, impõem-se a consideração quando do estudo do orçamento, estabelecendo, assim, novos fatores de complexidade.

O proporcionamento na distribuição de recursos pelos diferentes setores, por isso mesmo, não deve desprezar a circunstância de que o Banco carece de obter um rendimento mínimo a fim de que, no futuro, esteja em condições de honrar seus compromissos. E estes compromissos, aliás, não serão apenas os que, regulados por cláusulas contratuais, oriam obrigações perante os mutuários; abrangem, também, a devolução e remuneração de fundos postos à sua disposição a título de empréstimo ou depósito compulsório.

Faz-se mister assinalar também que o fato de não possuir o Banco autoridade plena senão em referência à programação dos seus investimentos contribui para tornar mais espinhoso o trabalho de seleção. A contribuição da entidade para o desenvolvimento econômico do país deveria representar, por definição, parcela de um esforço mais amplo a ser harmoniosamente realizado pela coletividade. Ou, em outras palavras, deveria haver uma política geral de investimentos, que ordenasse os programas parciais de aplicação de capitais, como é o do Banco.

Na ausência desse ordenamento superior, que pressupõe, também, uma série de providências complementares alheias à competência do Banco, a tarefa de programar se torna mais difícil, aumentando as responsabilidades da entidade.

2. Disponibilidades financeiras

Não tem o Banco, como se acentuou acima, a faculdade de criar recursos financeiros para serem por ele utilizados. As suas fontes de disponibilidades são de origem legal, quase que na sua totalidade, embora difluam algumas de convenções inter-governamentais e emanem outras do exercício da suas próprias atividades. A tarefa será, conseqüentemente, na elaboração do programa, identificar os recursos que ficarão ao dispor do Banco para aplicações durante o ano de 1958 e fixar o seu correspondente montante.

Os recursos à disposição do Banco, no exercício de 1958, deverão ascender a perto de 21,3 bilhões de cruzeiros, conforme a discriminação a seguir permite estimar:

Recursos disponíveis em 1958

Fontes de recursos	Importância (Cr\$ milhões)
I - RECURSOS PRÓPRIOS	10.086
1. Fundo do Reparelhamento Econômico	
a) - Adicionais ao imposto de renda	7.300
b) - Companhias de seguros e de capitalização	375
c) - Total	7.675
2. Capital, reservas e outros	
a) - Dividendos das sociedades de economia mista	203
b) - Saldo operacional	672
c) - Amortização de financiamentos	411
d) - Total	1.286
3. Saldo do balanço de 1957	1.125
II - RECURSOS ESPECIAIS	2.458
1. Segundo acordo de excedentes agrícolas	2.458
III - RECURSOS VINCULADOS	8.722
1. Fundo de Melhoramentos e Renovação Patrimonial	1.608
2. Fundo Federal de Eletrificação	
a) - 40% do imposto único sobre energia elétrica	596
b) - 4% do imposto de consumo de 1956	920
c) - 10% da taxa de despacho aduaneiro	250
3. Imposto único sobre energia elétrica	894
4. Fundo de pavimentação	2.053
5. Fundo especial para pavimentação de rodovias em substituição a ramais ferroviários deficitários	513
6. Fundo de Marinha Mercante	1.888
IV - TOTAL GERAL (I + II + III)	21.266

Para melhor compreensão da tabela convém recorrer à explanação dada, na seção Recursos Financeiros do capítulo referente à Organização, sobre as diferentes fontes dos recursos do Banco. Não obstante a sugestão, parece aconselhável sumariar a compreensão das três principais rubricas da previsão supra:

- a) - recursos próprios - compreendem todos os fundos que podem ser movimentados pelo Banco sem outras restrições além das que decorrem da limitação setorial constante da lei e dos critérios normativos pela própria entidade estabelecidos;

- b) - recursos especiais - abrangem, apenas, no momento, os depósitos efetuados no Banco pelo Governo, dos Estados Unidos por força dos compromissos assumidos em Acórdos para a compra de excedentes agrícolas americanos;
- c) - recursos vinculados - englobam as importâncias transitórias postas à disposição do Banco e que têm, por lei, destinação própria pré-estabelecida.

Os dados numéricos registrados como previsão de recursos apresentam um grau de fidedignidade diverso, segundo a natureza da sua origem. Assim, enquanto para algumas rubricas os resultados correspondem a previsões ou dotações orçamentárias ou a dados de balanço, para outras os valores adotados são meras estimativas, embora efetuadas com o rigor possível.

A simples consideração do quadro de disponibilidades poderá dar uma impressão errônea sobre a capacidade de investir do Banco no exercício de 1958. Com efeito, o montante dos recursos registrado é o que deve ser recolhido aos cofres da entidade, o que não significa, obviamente, estejam os mesmos desembaraçados para serem aplicados na sua totalidade. Estes recursos, em parte, deverão ser utilizados para fazer face a obrigações do Banco que não correspondem a investimentos e em parte cobrirão compromissos com mutuários decorrentes de financiamentos antes aprovados. De outro lado, em apreciável parcela permanecerão sob a custódia da entidade durante breve prazo, transferindo-se, de imediato, a terceiros.

Torna-se imperioso, conseqüentemente, reformular o orçamento das disponibilidades, levando em conta essas contingências e vinculações, para obter uma impressão mais realística da capacidade de investir do Banco. É o que se faz, a seguir:

Especificação	Importância (C\$ milhões)
Recursos próprios	
Entrada	10.086
Saída	
Restituições dos adicionais do impôsto de renda	376
Juros sobre o adicional do im- pôsto de renda	48
Total	424
Recursos próprios líquidos	9.662
Mais:	
Recursos especiais	2.458
Coefficiente de inércia dos recur- sos vinculados	1.444
Capacidade geral de aplicação	13.264
Menos:	
Aplicações decorrentes de compro- missos existentes	5.088
Encaixe	1.000

Capacidade para novas aplicações ...	8.682
<u>Menos:</u>	
Aplicações potenciais em compromissos recomendados	6.256
SALDO DISPONÍVEL	2.426

O significado da disponibilidade registrada poderá ser avaliado devidamente se se leva em conta o fato de se encontram em estudos no Banco, ao findar o ano de 1957, em fase bastante adiantada, projetos que exigirão financiamentos da ordem de 3,6 bilhões de cruzeiros. É necessário ressaltar, contudo, que das aplicações que estão reduzindo a capacidade de investimentos do Banco, apreciável parcela poderá ser atendida mediante comprometimento de recursos vinculados específicos. É o que ocorre, por exemplo, com projetos de energia elétrica, de ferrovias ou de navegação, cujo financiamento poderá ser deslocado.

3. Aplicações dos recursos

O Art. 25 da Lei nº 2.973 determina que as aplicações do Fundo do Reparelhamento Econômico obedeçam a um orçamento de investimentos, que deverá distribuir as correspondentes disponibilidades financeiras segundo a seguinte ordenação de prioridade:

- I - Reparelhamento e ampliação do sistema ferroviário;
- II - Reparelhamento e ampliação de portos e de sistema de navegação;
- III - Construção e ampliação de sistemas de energia elétrica;
- IV - Instalação e ampliação de indústrias básicas;
- V - Construção e ampliação de armazéns, silos, matadouros e frigoríficos;
- VI - Desenvolvimento da agricultura, compreendendo eletrificação rural, inclusive mediante aproveitamento acessório, de pequenas quedas d'água;
- VII - Outros setores.

Complementarmente estabelece o mesmo diploma que 25% dos recursos arrecadados por força dos empréstimos e depósitos compulsórios de que se beneficia o Banco sejam investidos, também em caráter de preferência, nas regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste do país, inclusive Sergipe, Bahia e Espírito Santo.

A tabela "Aplicações Totais dos Recursos do Banco em 1958", a seguir apresentada, sumariza a utilização que se dará aos fundos entregues à entidade no exercício. Os dados mostram que as inversões em ferrovias e energia elétrica ainda absorverão a parcela mais substancial de recursos, seguindo-se-lhes o repara-
relhamento dos portos e navegação e as indústrias básicas. O

APLICAÇÕES TOTAIS DOS RECURSOS DO BANCO EM 1958

S E T O R E S	TOTAL	COM RECURSOS PRÓPRIOS			COM RECURSOS ESPECIAIS	COM RECURSOS VINCULADOS
		TOTAL	COMPROMISSOS EXISTENTES	COMPROMISSOS RECOMENDADOS		
TOTAL.....	20.066	10.128	3.872	6.056	1.216	8.722
SETORES PRINCIPAIS ...	16.923	9.551	3.495	6.056	1.216	6.156
Ferrovias	8.001	6.393	2.580	3.813	-	1.608
Portos e Navegação.	1.918	30	14	16	-	1.888
Energia Elétrica...	5.195	1.419	318	1.101	1.116	2.660
Indústrias Básicas.	1.349	1.249	285	964	100	-
Armazenagem	460	460	298	162	-	-
Agricultura	-	-	-	-	-	-
OUTROS	3.143	577	377	-	-	2.566
Rodovias	2.566	-	-	-	-	2.566
Prog.Mun.de Águas .	200	200	-	-	-	-
Dotação da Res. 36	-	-	-	-	-	-
Dep.p/Fins de Des.	377	377	377	-	-	-

NOTA - Há, como se pode verificar, uma discrepância entre o total das "aplicações com recursos próprios" registrado na presente tabela e o montante que aparece, como "disponibilidades de recursos próprios líquidos", anteriormente. Na tabela foram considerados "próprios" os recursos que, pela natureza das atividades bancárias, ficam utilizáveis para aplicações - restituição dos adicionais, juros sobre os adicionais, coeficiente de inércia, encaixe, créditos em utilização, etc. - enquanto que, no primeiro caso, não se justificava a inclusão do correspondente montante na rubrica.

acréscimo verificado quanto a portos e navegação decorre do fato de já se haver incluído, no orçamento de recursos e de dispêndios, o montante previsto para a arrecadação do Fundo de Marinha Mercante. A tabela permite verificar, também, confirmando o que se disse anteriormente, que elevada soma de recursos próprios serão empregados pelo Banco para atender a iniciativas em setores cobertos por recursos vinculados.

Os "compromissos recomendados", na terminologia da tabela, dizem respeito aos financiamentos já aprovados mas ainda não formalizados em contrato até 31 de dezembro de 1957. Os projetos correspondentes as inversões compreendidas na rubrica foram comentados no capítulo próprio da presente Exposição. Segundo os setores de atividade e as regiões em que se localizam os respectivos empreendimentos, o montante registrado na tabela assim se decompõe (dados em milhões de cruzeiros, correspondendo a região II à referida no art. 34 da Lei nº 2.973 e a I ao resto do país):

S E T O R E S	COMPROMISSOS RECOMENDADOS (Cr\$ milhões)		
	T O T A L	R E G I ã O	
		I	II
Ferrovias	3.813	3.454	359
Portos e navegação	16	16	-
Energia elétrica.	1.101	1.073	28
Indústrias básicas.	964	934	30
Armazenagem	162	14	148
T O T A L..	6.056	5.491	565

O saldo entre o orçamento de aplicações e o de recursos é que deverá ser utilizado, propriamente, para novas aplicações durante o ano. Ao encerrar-se o exercício de 1957 estavam em fase adiantada de análise, pelos órgãos técnicos do Banco, projetos correspondentes a solicitações de crédito que ascendiam a perto de 11 bilhões de cruzeiros. A distribuição, por setores de atividades e por regiões, do montante das solicitações, é a seguinte:

S E T O R E S	CRÉDITOS SOLICITADOS (Cr\$ milhões)		
	T O T A L	R E G I ã O	
		I	II
Ferrovias	4.126	3.864	262
Portos e navegação	25	25	-
Energia elétrica.	1.983	1.873	110
Indústrias básicas	2.873	2.381	492
Armazenagem	1.904	1.728	176
T O T A L.	10.911	9.871	1.040

É no conjunto de projetos a que corresponde a demanda de recursos assinalada que deverão ser selecionados os novos investimentos a serem concedidos pelo Banco. De acordo com a experiência já adquirida e levando em conta os calendários parciais de aplica-

ções elaborados por alguns dos postulantes, pode-se estimar que o atendimento de todas as solicitações de créditos em estudos no Banco, exigiria, para atendimento da utilização de fundos no primeiro período de execução dos projetos, 3.575 milhões de cruzeiros. Esta importância corresponderia ao eventual desembolso de recursos, com novos projetos, em 1958.

O setor de ferrovias é o que apresenta maior demanda de recursos. Os pedidos em estudo dizem respeito a suplementações de crédito destinadas à Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro D.Teresa Cristina, Estrada de Ferro Goiás e Estrada de Ferro Bahia a Minas. No setor das indústrias básicas os principais projetos têm como responsáveis as seguintes empresas: Companhia Siderúrgica Belgo Mineira; Siderúrgica Barra Mansa S.A., Laminação e Artefatos de Ferro S.A. (Siderurgia); Companhia Mercantil e Industrial Ingá (metalurgia de zinco); Fresinbra - Freios e Sinais do Brasil S.A.; (material ferroviário); Indústria de Papel Simão S.A., S.A. O Estado de São Paulo, Grace Paulista Polpa e Papel S.A., Celulose Cambará Ltda. e Fapasa - Fábrica de Papel S.A. (celulose e papel).

No campo da energia elétrica as solicitações maiores foram formuladas por São Paulo Light S.A., Companhia Paranaense de Energia Elétrica, Centrais Elétricas de Goiás, Prefeitura Municipal de Ponta Pora e Empresa Elétrica do Itapura S.A. Diversos Moinhos de trigo se candidataram a financiamentos para a construção de silos e outros projetos referentes a armazenagem estão em exame, como sejam, entre outros, os de interesse da Companhia de Armazéns Gerais do Estado de São Paulo, Companhia Paranaense de Silos e Armazéns, Administração do Porto do Rio de Janeiro, Comissão Estadual de Silos e Armazéns do Rio Grande do Sul; Companhia de Armazéns e Silos do Estado do Ceará e J.Macedo S.A. - Moinho Fortaleza.

Convém apresentar, separadamente, a previsão das aplicações da quota dos recursos próprios do Banco destinada, nos termos da Lei, a investimentos nas regiões economicamente menos evoluídas do país. O montante da aludida quota - de 1,668 bilhões, - correspondendo a 25% dos recursos representados pela arrecadação dos adicionais ao imposto de renda e o depósito das companhias de seguros - será aplicado no atendimento dos compromissos existentes ou recomendados e como investimentos novos. A tabela abaixo distribui, por setores de atividade, essa aplicação, registrando, para os compromissos novos, a utilização potencial a ser feita no exercício (dados em Cr\$ milhões):

S E T O R E S	COMPROMISSOS		UTILIZAÇÃO PARA NOVOS PROJETOS
	Total	Dos quais já existentes	
TOTAL	1.266	701	186
Setores principais	889	324	171
Ferrovias	631	272	9
Energia elétrica	45	17	80
Indústrias básicas	30	-	42
Armazenagem	183	35	40
Outros setores	377	377	15
Depósitos para fins de desenvolvimento	377	377	-
Abastecimento d'água	-	-	15

ORGANOGRAMA DO BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

